



3 1761 11650616 3



SEP 25 1984


















Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116506163>



## HOUSE OF COMMONS

Issue No. 118

Quebec City, Quebec  
Tuesday, August 16, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

# Transport

## RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof

## WITNESSES:

(See back cover)

First Session of the  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

## CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 118

Ville de Québec, Québec  
Le mardi 16 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

# Transports

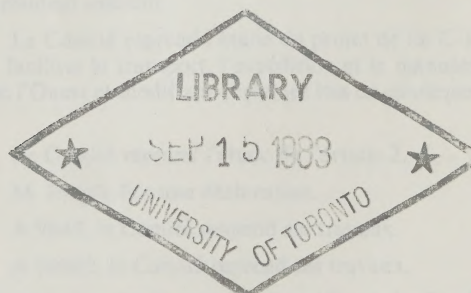
## CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence

## TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Maurice A. Dionne

*Vice-Chairman:* Robert Bockstael

### MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin  
Jean-Guy Dubois  
Jesse Flis  
Charles Mayer  
Don Mazankowski  
Jack Murta  
Marcel Ostiguy  
John Reid—(10)

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Maurice A. Dionne

*Vice-président:* Robert Bockstael

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Eva Côté  
Rolland Dion  
Gaston Gourde  
Bert Hargrave  
Jack Masters  
Doug Neil  
Lorne Nystrom  
Jack Shields  
Alain Tardif  
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Monday, August 15, 1983:

Lorne Nystrom replaced Vic Althouse  
Jack Murta replaced Bill McKnight

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le lundi 15 août 1983:

Lorne Nystrom remplace Vic Althouse  
Jack Murta remplace Bill McKnight





## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, AUGUST 16, 1983  
(174)

[Text]

The Standing Committee on Transport met, in Quebec City, at 9:02 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Mrs. Côté, Messrs. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Hargrave, Neil, Nystrom, Tardif and Tessier.

*Other Member present:* Mr. N. Lapointe.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Quebec Agro-Food Survival Coalition:* Mr. Jacques Proulx, Representative and Chairman of the Union of Agricultural Producers and Mr. Mario Dumain, Secretary and Economist with the Union of Agricultural Producers. *From the Canadian Meat Council (Quebec Section):* Mr. Pierre-Paul Léger, President; Mr. André Lemieux, Member of the National Executive and Mr. Roland Soucy, Director and President of "Ordre des Agronomes du Québec". *From the Quebec Professional Feed Manufacturers' Association:* Mr. Marcel Latreille, Representative and Mr. Roméo Lalande, Director General. *From the "Coopérative fédérée du Québec":* Mr. Paul-Emile St-Pierre, President. *From the Quebec Grain Traders Association:* Mr. André Bergevin, President and Mr. Maurice Pardot, Vice-President. *From the Canadian Feed Industry Association (Quebec Section):* Mr. Mario Gaulin, President. *From the Canadian Railway and Transit Manufacturers Association:* Mr. Claude Dessureault, Executive Vice-President.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Proulx made a statement.

At 9:42 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 10:02 o'clock a.m., the sitting resumed.

Messrs. Proulx, Dumain and Latreille from the Quebec Agro-Food Survival Coalition answered questions.

Mr. Léger from the Canadian Meat Council (Quebec Section) made a statement and with the other witnesses, answered questions.

And a point of Order having been raised by Mr. Tessier, regarding the discrepancy between the contents of the brief submitted by the Department of Agriculture, Fisheries and Food, Government of Quebec, and the views expressed in the brief submitted by the Quebec Agro-Food Survival Coalition.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 16 AOÛT 1983  
(174)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui dans la ville de Québec à 9h02 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mazankowski, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* M<sup>me</sup> Côté, MM. Dion (*Portneuf*), Gourde (*Lévis*), Hargrave, Neil, Nystrom, Tardif et Tessier.

*Autre député présent:* M. N. Lapointe.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: De la Coalition pour la survie en agro-alimentation du Québec:* M. Jacques Proulx, représentant et président de l'Union des producteurs agricoles et M. Mario Dumain, secrétaire et économiste de l'Union des producteurs agricoles. *Du Conseil des viandes du Canada (section du Québec):* M. Pierre-Paul Léger, président; M. André Lemieux, membre de l'exécutif national et M. Roland Soucy, directeur et président de l'Ordre des agronomes du Québec. *De l'Association professionnelle des producteurs alimentaires du Québec:* M. Marcel Latreille, représentant et M. Roméo Lalande, directeur général. *De la Coopérative fédérée du Québec:* M. Paul-Emile St-Pierre, président. *De l'Association des commerçants de grain du Québec:* M. André Bergevin, président, M. Maurice Pardot, vice-président. *De l'Association canadienne de l'industrie de l'alimentation (section du Québec):* M. Mario Gaulin, président. *De la «Canadian Railway and Transit Manufacturers Association»:* M. Claude Dessureault, vice-président exécutif.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Proulx fait une déclaration.

A 9h42, le Comité suspend ses travaux.

A 10h02, le Comité reprend ses travaux.

MM. Proulx, Dumain et Latreille de la Coalition de survie en agro-alimentation du Québec répondent aux questions.

M. Léger du Conseil des viandes du Canada (section du Québec) fait une déclaration puis, avec les autres témoins, répond aux questions.

Un rappel au Règlement est soulevé par M. Tessier en ce qui concerne les divergences entre le contenu du mémoire présenté par le ministère de l'Agriculture des Pêches et de l'Alimentation du gouvernement du Québec et les points de vue exprimés dans le mémoire soumis par la Coalition de survie en agro-alimentation du Québec.



After debate thereon, it was agreed,—That the matter be referred to the Sub-committee on Agenda and Procedure for consideration.

At 12:30 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 2:01 o'clock p.m., the sitting resumed.

Mr. St-Pierre from the "Coopérative fédérée du Québec" made a statement.

Messrs. Bergevin and Pardot from the Quebec Grain Traders Association answered questions.

Mr. Gaulin from the Canadian Feed Industry Association (Quebec Section) answered questions.

Messrs. Latreille and Lalande from the Quebec Professional Feed Manufacturers' Association answered questions.

Mr. Dessureault from the Canadian Railway and Transit Manufacturers Association made a statement and answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Canadian Railway and Transit Manufacturers Association be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-128"*)

On motion of Mr. Tessier, it was agreed,—That at the end of its travel, congratulations and thanks be extended to the Committee's support staff and particularly to the interpreters for their excellent work and dedication which went beyond the call of duty.

At 4:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, August 18, 1983.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul,

*Clerk of the Committee*

Après débat, il est convenu,—Que la question soit déferée au sous-comité du programme et de la procédure pour fins d'étude.

A 12h30, le Comité suspend ses travaux.

A 14h01, le Comité reprend ses travaux.

M. St-Pierre de la Coopérative fédérée du Québec fait une déclaration.

MM. Bergevin et Pardot de l'Association des commerçants de grain du Québec répondent aux questions.

M. Gaulin de l'Association canadienne de l'industrie de l'alimentation (section du Québec) répond aux questions.

MM. Latreille et Lalande de la «*Quebec Professional Feed Manufacturers' Association*» répondent aux questions.

M. Dessureault de la «*Canadian Railway and Transit Manufacturers Association*» fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire de la «*Canadian Railway and Transit Manufacturers Association*» soit joint aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (*Voir appendice "TRPT-128"*)

Sur motion de M. Tessier, il est convenu,—Que l'on présente des félicitations et des remerciements, à la fin du voyage, au personnel de soutien et plus particulièrement aux interprètes pour leur excellent travail et leur dévouement allant même jusqu'au zèle.

A 16h05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à jeudi le 18 août 1983, à 9h30.



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, August 16, 1983

• 0905

**Le président:** À l'ordre!

Les membres du Comité permanent des transports sont heureux de se trouver dans la ville de Québec, dans le cadre de l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Je me souviens que nous sommes venus dans cette belle ville de Québec en septembre 1980, lorsque le Comité étudiait les politiques et programmes fédéraux des transports au Canada central. Nous sommes donc à nouveau ici pour entendre vos commentaires au sujet du projet de loi à l'étude.

I would like to advise the press that they may take as many pictures as they like before and after the meeting. However, according to the rules of the House of Commons, they are not allowed to record or take pictures during the meeting.

Maintenant je veux vous présenter les membres permanents et substituts du Comité.

I would ask each member to identify himself or herself by standing or raising a hand when I call your name. Mr. Les Benjamin, NDP, Regina West; Robert Bockstael, *député libéral de Saint-Boniface*, le vice-président du comité; M<sup>me</sup> Eva Côté, *député libéral de Rimouski-Témiscouata*; M. Rolland Dion, *député libéral de Portneuf*; M. Jean-Guy Dubois, *député libéral de Lotbinière*; Mr. Jesse Flis, Liberal, Parkdale—High Park and parliamentary secretary to the minister; Mr. Bert Hargrave, Progressive Conservative, Medicine Hat; the Honourable Don Mazankowski, Progressive Conservative, Vegreville; Mr. Doug Neil, Progressive Conservative, Moose Jaw; M. Marcel Ostiguy, *député libéral de Saint-Hyacinthe-Bagot*; M. Alain Tardif, *député libéral de Richmond-Wolfe*; M. Claude Tessier, *député libéral de Mégantic-Compton-Stanstead*.

Je m'appelle Maurice Dionne, député libéral de Northumberland—Miramichi. Et maintenant je demanderais au vice-président, M. Bockstael, de commencer la séance.

**Le vice-président:** Merci, monsieur le président. Pour votre information, le Comité peut entendre des témoignages sans quorum pourvu que le gouvernement et l'Opposition officielle soient tous deux présents.

Ordre du jour: le Comité reprend l'étude de l'article 2 du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

J'invite donc les représentants de la Coalition pour la survie agro-alimentaire au Québec: M. Jacques Proulx et M. Mario Dumais; ainsi que l'Union des producteurs agricoles représentée par les mêmes témoins. J'invite aussi le président du Conseil des viandes du Canada, M. Pierre-Paul Léger.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 16 août 1983

**The Chairman:** Order.

The members of the Transport Committee are pleased to be in Quebec City as part of their study of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

I recall that we came to this beautiful city in September 1980, when the committee was looking at the federal programs and services on transport in central Canada. We are here this time to listen to your comments on Bill C-155.

Messieurs les représentants des médias, je vous signale que vous pourriez prendre autant de photographies que vous voulez avant et après la séance. Cependant, selon les règlements de la Chambre des communes, il est interdit de faire des enregistrements ou de prendre des photographies pendant la séance.

I will now introduce the permanent and alternate members of the committee to you.

Je voudrais que chaque membre se lève ou lève la main pour s'identifier quand je cite son nom. M. Les Benjamin, député NPD de Régine ouest; Robert Bockstael, *Liberal, St. Boniface*, vice-chairman of the Committee; M<sup>me</sup> Eva Côté, libéral, Rimouski-Témiscouata; Mr. Rolland Dion, *Liberal, Portneuf*; Mr. Jean-Guy Dubois, *Liberal, Lotbinière*; M. Jesse Flis, député libéral de Parkdale—High Park et secrétaire parlementaire du ministre; M. Bert Hargrave, député progressiste-conservateur de Medicine Hat; l'honorable Don Mazankowski, député progressiste-conservateur de Vegreville; M. Doug Neil, député progressiste-conservateur de Moose Jaw; Mr. Marcel Ostiguy, *Liberal, St. Hyacinthe—Bagot*; Mr. Alain Tardif, *Liberal, Richmond—Wolfe*; Mr. Claude Tessier, *Liberal, Mégantic—Compton—Stanstead*.

My name is Maurice Dionne, Liberal MP for Northumberland—Miramichi. I will now ask the Vice-Chairman, Mr. Bockstael, to open the meeting.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Chairman. For your information, the committee may hear testimony without a quorum, provided both the Government and the Official Opposition are present.

Agenda: the Committee will resume its study of Section 2 of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

I call on the representatives of the *Coalition pour la survie agro-alimentaire au Québec*, Mr. Jacques Proulx and Mr. Mario Dumais, and of the *Union des producteurs agricoles*, who are also Mr. Proulx and Mr. Dumas. I also call on the

[Text]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman . . .

**The Vice-Chairman:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order before we get into the testimony of the witness, Mr. Chairman, as a point of order I simply want to inquire as to whether you have had the opportunity of meeting with the new minister to discuss the future work of this committee. I think many members of the committee are somewhat uncertain about the future of this particular piece of legislation given the fact that we not only have a new minister, we have a new deputy minister and other advisers that will be now handed over the reins of piloting this legislation through and I think committee at the earliest possible time will want to know what the change signals.

Does it mean that the new minister is going to be receptive to major change as we have heard is required throughout the course of our hearings or does it mean that the bill is such that it will have to be redrafted, sent back to the drawing boards or does it mean that the minister is going to forge ahead with simply a minimum of amendments and try to meet the deadline. I do not think I have to remind you, sir, that there is virtually no support in the Prairie provinces for this piece of legislation and I do not think that the committee can continue its work without hearing firsthand from the minister his attitude and his approach to dealing with this legislation and so, Mr. Chairman, I would urge if you have not had the opportunity to meet and discuss the future of our proceedings, I would think that it would be incumbent upon you to do so and to report back to this committee at the earliest possible date.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, on the same point of order.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I think to some extent the honourable gentleman, Mr. Mazankowski, has a good point. However, no matter what happens with the legislation, let us hope the suffering of the deckchairs on the *Titanic* indicates the bill will be withdrawn, but in any event whatever happens to the legislation, I think it would still be useful to continue to hear the witnesses who have answered our advertisement to appear if they wish and hear them out, but I would agree with Mr. Mazankowski that at an early date, I presume early next week, before we proceed any further we would have a session with the new minister. I expect he will need a few days or a week or so to get his feet under the desk and have a long session with him whatever length is needed and then before we proceed any further with the bill.

**The Chairman:** Mr. Flis, on the same point of order.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman. I do not know why Mr. Mazankowski keeps raising this. This is the second time he is wasting the time of witnesses by raising this. This is something that should be discussed in our steering committee meeting. Ministers, yes, there has been a change of ministers but ministers come and go, Mr. Chairman, but government policy

[Translation]

Chairman of the Canadian Meat Council, Mr. Pierre-Paul Léger.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président . . .

**Le vice-président:** Oui.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, un rappel au Règlement avant que nous entendions le témoin. Monsieur le président, j'aimerais simplement savoir si vous avez eu l'occasion de rencontrer le nouveau ministre pour discuter du travail futur de ce comité. Je crois que certains membres s'inquiètent quelque peu de l'avenir de ce projet de loi particulier étant donné que nous avons non seulement un nouveau ministre mais aussi un nouveau sous-ministre et d'autres conseillers qui seront maintenant chargés de veiller à l'adoption de ce projet de loi, et je crois que les membres du comité voudront connaître les conséquences de ces changements le plus tôt possible.

Doit-on en conclure que le nouveau ministre sera ouvert aux changements importants qui sont requis d'après les témoignages que nous avons entendus ou que le projet de loi devra être rédigé à nouveau, ou encore que le ministre continuera le travail en apportant seulement le minimum de modifications au projet afin de respecter le délai fixé. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de vous rappeler, monsieur, que ce projet de loi n'a suscité presque aucun appui dans les provinces des Prairies et je ne crois pas que ce comité puisse poursuivre son travail sans que le ministre lui-même expose son point de vue et la façon dont il se propose d'aborder ce projet de loi. C'est pourquoi, monsieur le président, je soutiens que si vous n'avez pas eu l'occasion de rencontrer le nouveau ministre et de discuter de l'avenir de notre travail, je crois qu'il vous incombe de le faire et de rendre compte des décisions prises aux membres de ce comité le plus tôt possible.

**Le président:** Monsieur Benjamin, au sujet de ce même rappel au Règlement.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je crois qu'à certains égards, mon honorable collègue M. Mazankowski soulève un point important. Cependant, quoi qu'il advienne du projet de loi, espérons que comme les chaises longues du *Titanic* ce projet de loi est condamné; mais quel que soit l'avenir du projet, je crois néanmoins qu'il serait utile de continuer à entendre les témoignages de ceux qui ont répondu à notre annonce en manifestant le désir de donner leur point de vue; mais je conviens avec M. Mazankowski qu'il faudrait, le plus tôt possible, au début de la semaine prochaine je suppose, avant d'aller plus loin, se réunir avec le nouveau ministre. J'imagine qu'il aura besoin de quelques jours ou d'une semaine environ pour se familiariser avec ses nouvelles fonctions avant que nous puissions nous réunir avec lui le temps qu'il faudra et déterminer la façon de procéder.

**Le président:** Monsieur Flis, à ce même sujet.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président. Je ne sais pas pourquoi M. Mazankowski ne cesse de soulever ce point. C'est la seconde fois qu'il gaspille le temps des témoins pour signaler ceci. Cette question devrait être examinée au cours d'une réunion de notre comité permanent. Oui, il y a eu changement de ministres, mais les ministres ne sont pas nommés à perpé-



## [Texte]

continues and as the chairman pointed out to this committee in another city our reference is from the House of Commons. We are a parliamentary committee, an all-party parliamentary committee here. We have to report back to the House of Commons. Mr. Mazankowski . . .

**The Chairman:** Order, please.

**Mr. Flis:** —Mr. Mazankowski stated that there is no support in the Prairie provinces for this legislation. It was very clear that the three Pools, the Alberta Pool, the Saskatchewan Pool, the Manitoba Pool who represent the major, the largest portion of farmers in those provinces support the bill with payment to the railways. I do not see why Mr. Mazankowski is raising that point.

**The Chairman:** Order, Mr. Flis. Let us not get into a political argument on the basis of whether the bill has support or not. Let us deal with the point of order.

• 0915

**Mr. Flis:** The other point of order is whether you have spoken to the new minister. I can inform the committee that the new minister will be in Quebec City, likely today, to consult with various members of the committee. Again, showing the interest of the new minister in this legislation. And, I think it is his wish, as it is the committee's, to get it into the House of Commons by September 12—which is our reference from the House of Commons.

**The Chairman:** Now, to begin with, it may have been a point of enquiry but, again, I suggest, it is not a point of order. It is a point of enquiry and I was simply going to remind members of the committee, as Mr. Flis did, that our reference is from the House—not from any minister. We are following the instructions and the order of reference we have from the House of Commons, not from the ministry. I intend to continue to follow that order of reference. The new minister, as a matter of fact, to answer Mr. Mazankowski's question, will be in Quebec City today I understand. I expect to have a meeting with him before the day is over to discuss exactly some of the points Mr. Mazankowski raised. But, I reiterate that his views will not determine the procedure of this committee. Our order of reference will determine our procedure and our procedure is to study the bill, to hold hearings to study the bill and to report the bill back to the House on September 12.

**Mr. Mazankowski:** Just a further point of order to clarify the misinformation presented by the parliamentary secretary with respect to the Pools. It is very clear that the Pools will support only if there is major amendment. That should be clarified.

**The Chairman:** Order, order.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, it is not . . .

## [Traduction]

tuité, monsieur le président. Les politiques de l'État restent en vigueur et, comme le président l'a souligné aux membres de ce comité dans une autre ville, notre mandat nous a été confié par la Chambre des communes. Nous sommes un comité parlementaire, un comité parlementaire composé de membres de tous les partis. Nous devons rendre compte à la Chambre des communes. Monsieur Mazankowski . . .

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

**M. Flis:** . . . Monsieur Mazankowski a affirmé que ce projet de loi n'a suscité aucun appui dans les provinces des Prairies. Il était évident que les trois coopératives, l'*Alberta Pool*, le *Saskatchewan Pool* et le *Manitoba Pool*, qui représentent la plupart des agriculteurs de ces provinces appuient le projet de loi et les paiements aux sociétés ferroviaires. Je ne vois pas pourquoi M. Mazankowski soulève ce point.

**Le président:** À l'ordre, monsieur Flis. Ne nous laissons pas entraîner dans une discussion politique sur l'existence ou l'absence d'un appui pour ce projet de loi. Il s'agit de donner son avis sur le point soulevé en vertu d'un rappel au Règlement.

**M. Flis:** L'autre point soulevé se rapporte à votre rencontre avec le nouveau ministre. Je suis en mesure d'informer le comité que le nouveau ministre sera à Québec, probablement aujourd'hui, pour consulter divers membres du comité. Ceci témoigne aussi de l'intérêt que le nouveau ministre porte à ce projet de loi. Je crois qu'il veut, comme les membres du comité d'ailleurs, qu'il soit soumis à la Chambre des communes au plus tard le 12 septembre, soit la date qui nous a été fixée par la Chambre des communes.

**Le président:** D'abord, il s'agissait peut-être d'une question mais, je le répète, je ne crois pas qu'il s'agissait d'un rappel au Règlement. Il s'agit d'une question et je voulais seulement rappeler aux membres de ce comité, comme M. Flis l'a fait, que notre mandat nous a été confié par la Chambre des communes et non pas du ministre. J'ai l'intention de respecter ce mandat. En fait, pour répondre à la question de M. Mazankowski, le nouveau ministre sera à Québec aujourd'hui je crois. Je dois le rencontrer avant la fin de la journée, précisément pour discuter avec lui de certains points soulevés par M. Mazankowski. Mais, je le répète, ses vues n'influeront pas sur le travail de ce comité. Notre façon de procéder sera déterminée par notre mandat, et notre travail consiste à étudier le projet de loi, à tenir des séances pour examiner le projet de loi et à rendre compte des délibérations à la Chambre des communes le 12 septembre.

**M. Mazankowski:** Une dernière question pour éclaircir l'information erronée que le secrétaire parlementaire nous a donnée concernant les coopératives. Il est très clair que les coopératives ne donneront leur appui que s'il y a d'importants changements. Il fallait préciser cela.

**Le président:** À l'ordre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, ce n'est pas . . .

## [Text]

**The Chairman:** Let us discuss that when we are dealing with the bill clause by clause.

**Mr. Mazankowski:** It is not proper, Mr. Chairman, with due deference, for a member to inadvertently mislead. And I suggest that Mr. Flis has done that.

**Le président:** À l'ordre! Monsieur Tessier.

**M. Tessier:** Monsieur le président, il est vrai qu'on a tenu des audiences dans l'Ouest, pour entendre l'Ouest; maintenant on est à Québec pour entendre le Québec, et je suggère que l'on commence immédiatement.

**Le président:** C'est une bonne suggestion.

Monsieur Bockstaël.

**Le vice-président:** Aux représentants des différents groupes, je souhaite la plus cordiale bienvenue. Nous sommes très heureux de vous accueillir et d'entendre vos témoignages.

J'invite donc le porte-parole de chacun des groupes à identifier ses collègues. Le président vient de me dire que c'est la Coalition pour la survie agro-alimentaire au Québec et l'Union des producteurs agricoles.

Alors si le porte-parole principal de la Coalition pour la survie agro-alimentaire au Québec et de l'Union des producteurs agricoles voulait bien présenter ses collègues de manière consécutive afin d'aider la pupitrise à l'identification des témoins...

**Mr. Neil:** Mr. Chairman, I had difficulty with the translation... knowing which brief is being presented first.

**The Chairman:** Okay, first of all, let me explain that the floor is on Channel 1 this time, the translation is on Channel 2. The names of the organizations are the Quebec Agri-Food Survival Coalition and the Union of Agricultural Producers.

Okay?

**Mr. Hargrave:** Is that the one generally known as 'the' Coalition?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Hargrave:** Thank you.

**The Chairman:** The Coalition is an umbrella group for virtually all of the others and will be making an opening statement covering the position of all of the agricultural groups. The other groups then, except for the meat producers I believe, will not be making presentations of their own. They will simply be available to respond to questions from members as a result of the statement made by the Coalition. Am I correct?

**Le président:** Monsieur Dumais.

**M. Mario Dumais (secrétaire, Coalition pour la survie agro-alimentaire au Québec):** Merci, monsieur le président.

Comme vous l'avez demandé tout à l'heure, dans un premier temps tous les participants de la Coalition s'identifieront; ensuite je lirai le mémoire. Je demanderais donc à mes collègues de s'identifier.

## [Translation]

**Le président:** Nous discuterons de cela lorsque nous examinerons le projet de loi article par article.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, avec tout le respect que je vous dois, il n'est pas correct qu'un membre crée une fausse impression par inadvertance. Et je prétends que c'est ce que M. Flis a fait.

**The Chairman:** Order. Mr. Tessier.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman, it is true that hearings have been held in the west, to hear what the west had to say. Now we are in Quebec to hear what Quebec has to say, and I suggest we start immediately.

**The Chairman:** A good suggestion.

Mr. Bockstaël.

**The Vice-Chairman:** I welcome the representatives of the various groups most warmly. We are very happy to have you here and listen to your testimony.

I now invite the spokesman for each group to introduce his colleagues. The Chairman has just informed me that this is the *Coalition pour la survie agro-alimentaire au Québec* and the *Union des producteurs agricoles*.

So if the main spokesman for the *Coalition pour la survie agro-alimentaire au Québec* and the *Union des producteurs agricoles* would like to introduce his colleagues so that the clerk can identify the witnesses...

**M. Neil:** Monsieur le président, j'ai du mal avec la traduction... à savoir quel mémoire on présente le premier.

**Le président:** Oui, d'abord, laissez-moi expliquer qu'on peut écouter les témoins au canal 1 cette fois et la traduction au canal 2. Les organisations s'appellent la Coalition pour la survie de l'agro-alimentaire au Québec et l'Union des producteurs agricoles.

Ca va?

**M. Hargrave:** C'est ce qu'on appelle généralement la Coalition?

**Le président:** Oui.

**M. Hargrave:** Merci.

**Le président:** La Coalition regroupe presque tous les autres et fera une déclaration préliminaire qui expliquera la position de tous les groupes agricoles. Les autres groupes donc, sauf celui des producteurs de viande, ne soumettront pas de mémoires eux-mêmes, mais ils seront disponibles pour répondre aux questions des membres, qui découleront de la déclaration faite par la Coalition. Est-ce exact?

**The Chairman:** Mr. Dumais.

**Mr. Mario Dumais (Secretary, Coalition pour la survie agro-alimentaire au Québec):** Thank you, Mr. Chairman.

As you requested a few moments ago, all of the Coalition members will identify themselves and then I will read the brief. I would ask my colleagues to give their names.



## [Texte]

**M. Mario Gaulin:** Mario Gaulin, je représente l'Association canadienne des industries de l'alimentation animale, section Québec.

**M. Roland Soucy:** Roland Soucy, président de l'Ordre des agronomes du Québec; nous sommes membres de la Coalition pour la survie agro-alimentaire au Québec.

**M. Marcel Latreille:** Marcel Latreille, porte-parole de l'Association professionnelle des meuniers du Québec.

**M. Jacques Proulx:** Jacques Proulx, président de l'Union des producteurs agricoles.

**M. Dumais:** Je suis aussi économiste à l'Union des producteurs agricoles en plus d'être secrétaire de la Coalition.

**M. Paul-Emile St-Pierre:** Paul-Emile St-Pierre, président de la Coopérative fédérée de Québec.

**M. Maurice Pardot:** Maurice Pardot, vice-président de l'Association des négociants en céréales du Québec.

**M. Michel Savard:** Michel Savard, président de l'Association des médecins vétérinaires praticiens du Québec.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Au micro numéro 2, je n'ai pas très bien saisi votre nom.

**M. Proulx:** C'est Roland Soucy.

**Le vice-président:** Merci bien. Maintenant nous pouvons entendre la présentation de vos mémoires.

**M. Proulx:** Merci, monsieur le président.

La Coalition pour la survie de l'agro-alimentaire est un organisme qui a été formé à la suite de la tenue à Québec, fin novembre 1982, d'une conférence socio-économique sur la politique céréalière canadienne. La Coalition se compose des organismes suivants: la Confédération de l'U.P.A.; la Coopérative fédérée de Québec; l'Association professionnelle des meuniers du Québec; l'Association canadienne des industries de l'alimentation animale (section Québec); l'Association des centres régionaux de grains; l'Association des négociants en céréales du Québec; l'Association des médecins vétérinaires praticiens du Québec; l'Ordre des agronomes; le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec; le ministère des Transports du Québec; l'Opposition officielle du Québec; la Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec et l'Association des abattoirs avicoles du Québec.

Signalons, en outre, que la Coalition a reçu l'appui de nombreuses organisations qui oeuvrent, soit à l'échelle de l'ensemble du Québec ou au niveau régional et local.

L'objectif central poursuivi par la Coalition fut de s'assurer que la politique adoptée par le gouvernement fédéral en matière de réforme des tarifs ferroviaires pour le transport du grain, communément nommés les accords du Col du Nid-de-Corbeau, n'aurait pas pour effet de modifier l'équilibre compétitif au sein de l'industrie de l'élevage au Canada. Cet objectif s'inscrit d'ailleurs dans la lignée des revendications traditionnelles des intervenants québécois en matière de

## [Traduction]

**Mr. Mario Gaulin:** Mario Gaulin. I represent the Quebec chapter of the Canadian Feed Industry Association.

**Mr. Roland Soucy:** Roland Soucy, President of the *Ordre des agronomes du Québec*; we are members of the *Coalition pour la survie agro-alimentaire au Québec*.

**Mr. Marcel Latreille:** Marcel Latreille, spokesman for the *Association professionnelle des meuniers du Québec*.

**Mr. Jacques Proulx:** Jacques Proulx, President of the *Union des producteurs agricoles*.

**Mr. Dumais:** I am an economist with the *Union des producteurs agricoles*, as well as being secretary to the Coalition.

**Mr. Paul-Emile St Pierre:** Paul-Emile St Pierre, president of the *Coopérative fédérée de Québec*.

**Mr. Maurice Pardot:** Maurice Pardot, vice-president of the *Association des négociants en céréales du Québec*.

**Mr. Michel Savard:** Michel Savard, president of the *Association des médecins vétérinaires praticiens du Québec*.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. The gentleman at microphone 2, I did not quite catch your name.

**Mr. Proulx:** That is Roland Soucy.

**The Vice-Chairman:** Thank you. Now we can hear your briefs.

**Mr. Proulx:** Thank you, Mr. Chairman.

The *Coalition pour la survie de l'agro-alimentaire* was established after a socio-economic conference on Canadian grain policy that was held in Quebec City at the end of November 1982. The member organizations of the Coalition are: the *Confédération de l'U.P.A.*; the *Coopérative fédérée de Québec*; the *Association professionnelle des meuniers du Québec*; the Canadian Feed Industry Association (Quebec Chapter); the *Association des centres régionaux de grains*; the *Association des médecins vétérinaires praticiens du Québec*; the *Ordre des agronomes*; the Quebec Department of Agriculture, Fisheries and Food; the Quebec Department of Transport; the official opposition in Quebec; the *Fédération nationale des associations de consommateurs du Québec*; and the *Association des abattoirs avicoles du Québec*.

I would also like to point out that the Coalition has the support of many organizations that are active throughout Quebec or at regional and local level.

The Coalition's main objective is to ensure that the policy adopted by the federal government on reforming the rates for the rail transportation of grain, commonly referred to as the Crow's Nest Pass agreements, does not alter the competitive balance in the Canadian feed industry. This objective reflects the traditional Quebec concern as regards Canadian grain policy, a concern that can be summed up in one word: equity.



[Text]

politique céréalière canadienne, revendications qui se résument par le mot *équité*.

• 0925

Pour nous du Québec, le mot *équité* employé dans ce contexte revêt trois aspects. Pour les éleveurs, l'équité exige qu'il n'y ait aucun obstacle à ce que le même prix de base prévaille pour les céréales fourragères sur le marché domestique canadien, c'est-à-dire qu'il n'y ait au Canada qu'un seul marché domestique.

L'équité implique également pour les éleveurs un certain équilibre dans le coût de transport des céréales et de son équivalent en viande. Pour les producteurs de grains, l'équité exige un traitement équivalent de la part des gouvernements pour les producteurs de grains où qu'ils soient localisés au Canada et l'établissement d'un niveau de prix qui leur assure un revenu adéquat.

Dans un premier temps, voici les revendications de la Coalition. Nous avons concrétisé notre objectif en matière de réforme des accords du Col du Nid-de-Corbeau, à travers quatre revendications centrales qui sont les suivantes: que les subventions fédérales au transport soient versées aux compagnies ferroviaires et non aux producteurs des Prairies; que les expéditeurs paient l'accroissement futur des coûts de transport; qu'aucun nouveau produit ne soit ajouté à la liste de ceux qui sont admissibles au tarif préférentiel, et qu'une aide équivalente à celle qu'obtiendront les producteurs des Prairies soit accordée aux céréaliculteurs de l'Est.

La décision annoncée par le ministre fédéral des Transports de modifier l'approche retenue jusqu'à présent par le gouvernement fédéral et de verser aux sociétés ferroviaires la subvention visant à combler le déficit réel encouru par ces sociétés dans le transport des céréales, satisfait la première des quatre revendications.

Rappelons qu'à cet égard ce qu'était la préoccupation de la Coalition, qui portait sur l'impact qu'aurait la première approche qu'avait retenue le gouvernement fédéral sur l'écart entre le prix payé pour les céréales fourragères dans les Prairies et au Québec.

Soulignons, au point de départ, que les producteurs du Québec ne s'opposent pas à l'existence d'un écart entre les prix des céréales fourragères au Québec et dans les Prairies, et même que nous ne nous opposons pas à l'accroissement d'un tel écart dans la mesure où cet accroissement découle de l'évolution de la réalité économique et non de décisions administratives ou politiques favorisant l'accentuation du développement dans une région au détriment des autres. En fait, à ce point de vue, c'est l'objectif de l'équité concrétisé par l'existence d'un seul marché domestique pour les céréales fourragères au Canada que nous poursuivons. Et cet objectif permet l'existence d'un écart et même de son accroissement, puisque son respect implique tout simplement que le prix des céréales fourragères dans les diverses régions du Canada reflète un même prix de base auquel s'ajoutent ou se soustraient les frais encourus pour le transport des grains, frais qui incluent le coût du transport proprement dit, les coûts de manutention, d'entreposage, d'assurances, d'intérêt et les

[Translation]

For those of us from Quebec, the word "equity" has three meanings when it is used in this context. For the livestock producers, equity means there must be no obstacle to there being a single base price for feed grain on the Canadian domestic market, in other words, Canada must have a single domestic market.

Equity also means for the livestock producers some degree of equilibrium in the cost of carrying grain and its equivalent in meat. For the grain producers, equity means equal treatment by governments for grain producers anywhere in Canada and the establishment of a price level that provides them with an adequate income.

To start with, here are the coalition's demands. Our objective with regard to reforming the Crow's Nest Pass agreements is expressed in four main demands, as follows: that federal transportation subsidies be paid to the railway companies and not to the list of produce eligible for the preferential rate; and that the grain growers of Eastern Canada be given assistance at the same level as that to be granted to the prairie producers.

The federal Minister of Transport's announcement of his decision to change the approach used until now by the federal government and to pay the railway companies a subsidy to cover the real deficit incurred by them in the transportation of grain satisfies the first of the four demands.

In this respect I would mention the coalition's concern as to the impact of the federal government's approach on the difference between the price paid for feed grain in the prairies and in Quebec.

Let me stress from the start that the Quebec producers are not against the existence of a difference increasing so long as this increase is a result of the movement of economic forces and not of administrative or political decisions to encourage stressing development in one region at the expense of the others. Indeed, from this point of view, it is the objective of equity brought about through the existence of a single domestic market for feed grain in Canada that we are pursuing. And this objective allows for the existence of a price difference, and even for an increase in such a difference, since it means simply that the price of feed grain in the different regions of Canada should reflect a single base price, to which are added or from which are subtracted the costs incurred in transporting the grain, costs that include the actual transportation costs, handling, storage, insurance, interest, and normal profit margins for those running the commercial operations associated with the transportation of grain.

## [Texte]

marges bénéficiaires normales pour ceux qui assurent les opérations commerciales associées au transport des céréales.

C'est pourquoi nous tolérons la situation actuelle caractérisée par un écart important dans les prix qui prévalent pour les céréales fourragères au Québec et dans les Prairies. Pour l'illustrer, signalons que l'Office canadien des provendes nous indique que, durant la semaine débutant le 9 mai 1983, une tonne métrique d'orge valait \$131.05 à Montréal comparativement à \$78.85 dans les Prairies, soit un écart de \$52.20 la tonne.

De plus, le coût de transport d'une tonne d'orge de Saskatoon à Granby a augmenté de \$7.61 la tonne qu'il était en 1970, à \$45.61 en février 1983.

De plus, cet écart grandira encore à cause de deux phénomènes: en premier lieu, le coût du transport des grains de Thunder Bay et d'Armstrong vers le Québec n'est pas soumis au tarif du Nid-de-Corbeau. C'est donc dire que le coût de transport sur cette distance évoluera en fonction de la politique de tarification des sociétés ferroviaires; en second lieu, le tarif du Nid-de-Corbeau s'appliquant entre le point d'expédition dans les Prairies jusqu'à Thunder Bay passera de \$4.89 la tonne en moyenne, présentement, à \$22.51 la tonne en moyenne, en 1990-1991, selon nos évaluations. Cet accroissement de \$17.62 la tonne en moyenne s'explique par le fait que les expéditeurs des Prairies devront payer une partie de l'inflation des coûts ferroviaires dans l'avenir et qu'ils paieront le plein tarif, qui est de \$25 la tonne environ en 1983, pour le transport des tonnes de grains au-delà des 31.1 millions de tonnes, et ce pour la portion du trajet entre le point d'expédition dans les Prairies et Thunder Bay ou Armstrong.

Ce contre quoi nous nous sommes par conséquent élevés, c'est l'idée que le gouvernement fédéral paie une subvention pour le transport, mais le verse au producteur sur la base de superficies ensemencées en contrepartie d'une hausse équivalente des taux de transport. En fait, une telle hypothèse équivalait à faire comme si les expéditeurs payaient vraiment ce transport alors que tel n'aurait pas été le cas. C'est pourquoi, à propos de cette mesure spécifique, nous avons signalé qu'elle provoquerait un accroissement *artificiel* dans l'écart du prix des céréales fourragères.

Par ailleurs, l'idée de verser la subvention fédérale sur la base des superficies cultivées était pour le moins saugrenue. La logique proposée du paiement selon les superficies était de favoriser la neutralité des ressources. En effet, le tarif du Nid-de-Corbeau est de nature à favoriser les cultures des Prairies qui peuvent bénéficier du tarif statutaire au détriment de celles qui ne peuvent en bénéficier. La valeur des terres de ces dernières cultures serait aussi dépréciée.

La neutralité des ressources est toutefois, par définition, relative. La location d'une ressource n'est jamais neutre en soi mais l'est plutôt toujours par rapport à la façon dont les autres ressources sont allouées entre différentes possibilités. En effet, le tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas neutre puisque, d'une part, il favorise la production de grains par rapport à d'autres activités économiques et, d'autre part, puisqu'il stimule la production de grains dans les Prairies plutôt que dans n'importe quelle région au Canada.

## [Traduction]

This is why we tolerate the current situation with its significant difference in the prevailing price of feed grain in Quebec and in the prairies. To illustrate this, let me point out that according to the Livestock Feed Board of Canada one tonne of barley in the week beginning May 9, 1983 fetched \$131.05 in Montreal as opposed to \$78.85 in the prairies, a difference of \$52.50 per tonne.

In addition, the cost of transporting one tonne of barley from Saskatoon to Granby was \$45.61 in February 1983, up \$7.61 a tonne since 1970.

What is more, this difference will increase further, for two reasons: first, the cost of transporting grain from Thunder Bay and Armstrong to Quebec is not subject to the Crow rate. This means that the transportation cost over the difference will evolve according to the tariff policies of the railway companies; secondly, in our estimate, the Crow rate applying from the point of shipping in the prairies to Thunder Bay will rise from its current average of \$4.89 a tonne to an average in 1990-91 of \$22.51. This average increase of \$17.62 a tonne is accounted for by the fact that the prairie shippers will have to pay a proportion of increased railway costs in the future and that they will be paying the full rate, about \$25 a tonne in 1983, for the transportation of any grain over the 31.1 million tonne mark for that portion of the journey between the point of shipping in the prairies and Thunder Bay or Armstrong.

What we are protesting against then, is the idea that the federal government should pay a transportation subsidy to the producer based on the acreage seeded as a set-off against an equivalent rise in transportation rates. In fact, such a hypothesis was like acting as if the shippers were really paying for this transportation, whereas this would not have been the case. That is why, regarding this specific measure, we have pointed out that it would lead to an artificial increase in the difference in feed grain prices.

Besides, the idea of paying the federal benefit on the basis of acreage under cultivation was preposterous, to say the least. The logic put forward for paying according to acreage was that it would make for an equitable distribution of resources. In fact, the Crow rate favours those prairie crops that may benefit from the statutory rate at the expense of those which cannot benefit from it. The value of the land used for the latter crops would also be depressed.

The equitable distribution of resources is relative any way, by definition. The allocation of resources is never equitable in itself, but equitable compared with the way in which other resources are allocated among different possibilities. Indeed, the Crow rate is not equitable since, on the one hand, it favours the production of grain over other economic activities and, on the other hand, it stimulates grain production in the prairies rather than elsewhere in Canada.



## [Text]

Une solution neutre sur un plan régional pourrait être de donner un avantage équivalent à tous les producteurs de grains du Canada. Le gouvernement fédéral n'a pas proposé cette solution et c'est pourquoi son argumentation initiale de neutralité des ressources pour justifier le paiement sur la base de la superficie, par le biais du rapport Gilson notamment, était bien faible puisqu'elle ne s'appliquait que lorsqu'elle était à l'avantage des Prairies.

Nous tenons à signaler que la proposition de verser la subvention aux producteurs ou aux compagnies ferroviaires, suivant le choix du producteur, est pour nous tout aussi inacceptable que la proposition Gilson ou la position initiale du ministre des Transports.

Notre rejet d'une telle proposition provient du fait qu'elle permettrait à l'agriculteur qui veut transformer son grain en produits pour animaux de vendre à un éleveur des Prairies et d'empêcher la subvention supposément versée pour le transport du grain.

La deuxième revendication de la Coalition demandait que l'inflation future du coût du transport des céréales soit assurée par les expéditeurs. Notre point de vue était à l'époque que la vérité des prix doit, en général, caractériser la vie économique. Les agriculteurs de l'Est paient en général pour le transport de leurs produits de la ferme jusque chez les acheteurs. Cependant, en formulant cette revendication, nous étions bien conscients de son impact sur l'écart des prix des céréales fourragères. Le gouvernement fédéral a proposé d'assumer une partie de l'inflation future du coût du transport. Étant donné que cette proposition ne dessert nullement les intérêts agricoles du Québec, la Coalition l'accepte volontiers.

• 0935

La troisième revendication de la Coalition qui se lit comme suit: «qu'aucun nouveau produit ne soit ajouté à la liste de ceux qui sont admissibles au tarif préférentiel» fut motivée par l'idée que la liste des produits déjà admissibles au tarif préférentiel ne soit pas allongée, étant donné que l'un des buts de toute l'opération de révision de ce tarif vise à rapprocher la tarification de la réalité économique véritable. Par conséquent, nous ne voyons pas d'un bon oeil que l'on ait admis au tarif préférentiel de nouveaux produits, en l'occurrence l'huile et les tourteaux de lin et de colza, de même que la farine ou les granulés de luzerne déshydratés, la graine de moutarde, la graine et l'huile de tournesol, de même que la triticale. De plus, la loi permettra dorénavant, après son entrée en vigueur, d'ajouter d'autres cultures et produits à la liste par décret du Conseil des ministres.

L'ajout de nouveaux produits à la liste de produits bénéficiant du tarif du Nid-de-Corbeau est inacceptable pour la Coalition et est basé sur la même argumentation tronquée qui a servi à proposer le paiement sur la base des superficies cultivées. En effet, le gouvernement fédéral prétend que les cultures spéciales produites dans les Prairies sont désavantagées par rapport aux céréales bénéficiant du tarif du Nid-de-Corbeau. Il est farfelu de vouloir corriger des distorsions créées dans l'économie par une subvention, par une autre subvention, puisque cette dernière subvention créerait d'autres distorsions

## [Translation]

One solution that is equitable on a regional basis would be to give an equivalent advantage to all grain producers in Canada. The federal government did not propose this solution, and its initial argument regarding the equitable distribution of resources, used to justify payment on an acreage basis, put forward by the Gilson Report in particular, did not hold water, since it applied only when it was to the advantage of the prairies.

We are anxious to point out that the proposal to pay the subsidy to the producers or the railway companies, at the producer's choice, is just as unacceptable to us as the Gilson proposal or the Minister of Transport's initial position.

We object to such a proposal because it would allow the grower who wants to convert his grain into animal feed to sell to a prairies livestock producer and pocket the subsidy supposedly paid for transporting grain.

Our point of view at the time was that real prices should, generally speaking, be a feature of economic life. The eastern growers generally pay for the transportation of their farm produce to the buyers. In expressing this demand, however, we were well aware of its impact on the difference in the price of feed grain. The federal government has proposed to assume part of the future increase in transportation costs. Since this proposal is in no way detrimental to Quebec's agricultural interests, the Coalition readily accepts it.

The Coalition's third demand, that no new produce be added to the list of produce eligible for the preferential rate, was motivated by the idea that the list of produce already eligible for the preferential rate should not be extended, since one of the purposes of the whole operation of revising this rate is to bring the rate structure closer to economic reality. Consequently, we do not look favourably on the fact that the preferential rate has been extended to new produce, namely flaxseed and rapeseed oil and meal, dehydrated alfalfa flour and pellets, mustard seed, sunflower seed and oil, and triticate. Moreover, once the bill becomes law, it will henceforth allow for other crops and produce to be added to the list by Cabinet decree.

The addition of new produce to the list of produce eligible for the Crow rate is unacceptable to the Coalition and is based on the same incoherent argument that is behind the proposal to base payment on the acreage under cultivation. Indeed, the federal government claims that the special crops produced in the prairies are unfavourably treated by comparison to the grain eligible for the Crow rate. It is crazy to want to correct by means of a second subsidy the distortions created in the economy by a first one, since this new subsidy would create

## [Texte]

que l'on corrigera encore par des subventions, et ainsi de suite jusqu'au moment où tous les produits seront subventionnés d'une façon égale.

Nous traiterons dans la section suivante de l'analyse qui est sous-jacente à cette mesure et les inquiétudes qu'elle suscite chez nous. Finalement nous demandions que l'industrie céréalière québécoise bénéficie d'une aide équivalente à celle dont bénéficieront les céréaliculteurs des Prairies par le biais de ce programme. Étant donné que l'industrie céréalière des Prairies bénéficierait d'une aide équivalente à \$20 la tonne de céréale, le troisième volet de notre principe d'équité demande qu'une aide équivalente soit accordée à l'industrie céréalière québécoise sur la base de son volume de production. Ces fonds pourraient être utilisés dans le cadre d'un programme élaboré, avec les producteurs concernés, pour résoudre des problèmes propres à l'industrie céréalière québécoise. On a souvent évoqué, à cet égard, les recherches en vue de développer des variétés adoptées à notre climat ou propres à lutter contre les maladies de céréales, ainsi de suite.

Enfin, les autres préoccupations. En fait, l'opposition de la Coalition québécoise au rapport Gilson et aux approches qu'avait formulées le ministre fédéral des Transports en août 1982 à la Chambre des communes et en conférence de presse en février 1983, émane d'une ambiguïté qui a accompagné le débat sur cette question. Cette ambiguïté résulte du double objectif que l'on assignait à la réforme des tarifs ferroviaires. D'une part, une crise de capacité du réseau ferroviaire (dont l'existence s'estompe avec la conjoncture économique présente) exigeait, nous disait-on, un programme d'investissement massif dans le réseau ferroviaire de l'Ouest. Et ce programme d'investissement exigeait que l'on abolisse les accords du Col du Nid-de-Corbeau afin de combler le déficit généré par les autorités ferroviaires pour le transport des céréales. Ce problème se trouvait résolu à partir du moment où le gouvernement s'engageait à combler par une subvention le déficit annuel lié au transport du grain et à partager avec les expéditeurs le coût lié à l'inflation future du coût du transport. Nous ne nous sommes jamais opposés à cette démarche.

Par ailleurs, le ministre fédéral des Transports assigna à la révision des accords du Col du Nid-de-Corbeau un deuxième objectif, à savoir la promotion du développement et la diversification de l'agriculture dans les Prairies. Nous croyons fermement qu'il n'est pas du ressort du ministère des Transports d'élaborer les politiques agricoles du Gouvernement canadien et que le gouvernement fédéral n'a pas pour mission de promouvoir le développement et la diversification de l'agriculture dans une région au détriment des autres, mais bien de favoriser le plein développement de l'agriculture.

Mettons ici les points sur les «i». Nous ne nous opposons aucunement à ce que l'agriculture des Prairies se développe et se diversifie. Ce contre quoi nous nous élevons, c'est que cette région le fasse à l'aide de fonds fédéraux qui ne sont mis qu'à la disposition de cette région.

En fait, cette tentative d'intrusion du ministère fédéral des Transports dans le secteur de l'agriculture repose sur l'analyse qui conclut que les industries de transformation des grains, en l'occurrence l'élevage et les autres industries de transformation

## [Traduction]

further distortions, to be corrected by further subsidies, and so on until all produce is subsidized equally.

We will deal in the next section with the analysis underlying this measure and the existence it arouses in us. Our last demand was that the Quebec grain growing industry should be given assistance at the same level as that to be granted to prairie growers under this program. Since the prairie grain growers would be given assistance amounting to \$20 per tonne of grain, the third aspect of our equity principle calls for equal assistance to be given to the Quebec grain growing industry based on its production. This funding could be used within the scope of a program developed with the producers concerned to solve the problems specific to Quebec grain growers. In this respect, mention has often been made of research into developing varieties that are adapted to our climate or resistant to grain diseases, and so on.

Now to other concerns. In fact, the Quebec Coalition's opposition to the Gilson Report and to the approaches set out by the federal Minister of Transport in August 1982 in the House of Commons and in his February 1983 press conference arises from the ambiguity surrounding the debate on this question. This ambiguity results from the twofold objective assigned to the reform of rail transportation rates. First of all, a crisis in the railway network's capacity (obscured by the current economic situation) called, we were told, for a program of massive investment in the railway system in western Canada. And this investment program necessitated the abolition of the Crow's Nest Pass agreements in order to make good the deficit incurred by the railway authorities in transporting grain. This problem was solved from the moment the government committed itself to making good by means of a subsidy the annual grain transportation deficit and sharing with the shippers costs related to future increases in the cost of transportation. We have never had any objection to this procedure.

In addition, the federal Minister of Transport assigned a second objective to the revision of the Crow's Nest Pass agreements, namely to promote the development and diversification of agriculture in the prairies. We strongly believe that the development of the agricultural policies of the Government of Canada lies outside the scope of the Department of Transport and that the federal government's mandate is not to promote the development and diversification of agriculture in one region at the expense of the others, but to encourage the development of agriculture nationally.

Let me be quite clear about this. We have absolutely no objection to agriculture in the prairies being developed and diversified. What we are protesting is that that region should do so thanks to federal funding that is made available to that region alone.

In fact, this attempt on the part of the federal Department of Transport to interfere in the agricultural sector is based on an analysis which concludes that the grain processing industries, in this case livestock production and the other grain



## [Text]

des grains, subissent une distorsion qui nuit à leur développement. Cette distorsion proviendrait du fait qu'il en coûte moins cher que ce devrait être le cas, à cause des tarifs préférentiels pour le transport du grain à l'extérieur des Prairies. De plus, cette analyse conclut que les productions végétales, dont les récoltes ne sont pas admissibles aux tarifs préférentiels, sont défavorisées, ce qui provoquerait un biais dans l'allocation des ressources productives utilisées dans le secteur des productions végétales.

Nous sommes actuellement inquiets parce que, même si le ministre fédéral des Transports a changé son orientation, il continue à soutenir que la version antérieure était préférable au point de vue de son contenu agricole. C'est ainsi que M. Jean-Luc Pepin déclarait dans une interview accordée à la *Terre de chez nous* du 26 mai 1983 ce qui suit:

Le projet qui a été déposé en Chambre la semaine dernière a un contenu agricole très réduit en comparaison de la version précédente bien qu'il comprenne l'addition de certaines cultures spécialisées à la liste des grains admissibles au tarif statutaire, lequel est plus bas que le tarif commercial que doivent présentement payer les producteurs de ces grains. Ces derniers s'en réjouissent.

Les éleveurs de l'Ouest sont, eux, très mécontents. Même que, disent-ils, si les prix de vente des grains montent et si le réseau ferroviaire est amélioré, ils pourraient très bien payer plus cher leurs grains de provende que présentement.

Par conséquent, il reviendra à M. Whelan, le ministre de l'Agriculture, de poursuivre un des objectifs du gouvernement que le bill C-155 néglige, à savoir contrer la préférence tarifaire accordée présentement dans l'Ouest à certaines céréales au profit de la «neutralité» favorable à la transformation sur place.

Ce point de vue est d'ailleurs conforme à ce que soutenait le mémoire que présentait le ministre au Cabinet fédéral le 12 janvier 1982, mémoire dans lequel on retrouve ce qui suit:

Le développement agricole de l'Ouest canadien est de plus en plus déséquilibré par les tarifs du Nid-de-Corbeau. Les tarifs statutaires encouragent le transport du grain non transformé pour transformation dans d'autres régions à des frais de transport relativement peu élevés plutôt que la transformation dans les Prairies et l'expédition aux tarifs commerciaux réguliers. En outre le prix du grain non transformé utilisé par les industries des Prairies est plus élevé en raison des tarifs statutaires. La rectification de cette situation devrait encourager la croissance de l'élevage dans l'Ouest et la transformation de grains dans la région ainsi qu'encourager la diversification vers des cultures autres que les six admissibles aux tarifs du Nid-de-Corbeau.

On a suggéré qu'il serait préférable d'instaurer un nouveau programme de subventions de transport pour le bétail, les graines fourragères et les produits transformés pour combler ces écarts. Un programme de ce genre aurait coûté environ 240 millions de dollars en 1981-1982 et pourrait atteindre jusqu'à 344 millions de dollars en 1985-1986. Étant donné l'importance des montants en question, on ne devrait pas accepter cette suggestion pour régler le déséquilibre qui existe actuellement dans l'économie agricole de l'Ouest. Plus

## [Translation]

processing industries, are subject to a distortion that is harmful to their development. According to this analysis, the distortion arises from the fact that costs are lower than they should be, owing to the preferential rates for the transportation of grain outside the prairies. Furthermore, this analysis concludes that those crops which are not eligible for the preferential rates are unfairly treated, which leads to a bias in the allocation of the production subsidies granted in the crop production sector.

Right now we are worried because, although the federal Minister of Transport has changed tack, he continues to uphold that the previous version was preferable in terms of agricultural content. In an interview given to *Terre de chez nous* on May 26, 1983, Mr. Pepin said this:

The bill tabled in the House last week has a much smaller agricultural content than the previous version, although it adds certain specialty crops to the list of grains eligible for the statutory rate, which is lower than the commercial rate that producers of these types of grain currently have to pay. These procedures are very happy about this.

But livestock producers in the west are very unhappy. They even say that if the selling price of grain rises and the railway system is improved, they could very well pay more for their feed grain than they do now.

As a result, it will be up to Mr. Whelan, the Minister of Agriculture, to pursue one of the government's objectives that Bill C-155 fails to address, that is, to counter the preferential rate currently granted in the west to certain grains in favour of an "equitable distribution" that encourages local processing.

This viewpoint is incidentally consistent with the point of view expressed by the Minister in his brief to Cabinet dated January 12, 1982, from which I quote:

The agricultural development of the Canadian West is thrown increasingly out of balance by the Crow's Nest rates. The statutory rates encourage the transportation of unprocessed grain for processing in other regions at a relatively low transportation cost rather than processing in the prairies and shipping at regular commercial rates. Moreover, the price of unprocessed grain used by the prairies industries is higher because of the statutory rates. The correction of this situation should encourage the growth of livestock production in the west and the processing of grain in the region as well as encouraging diversification into crops other than the six that are eligible for the Crow rates.

It has been suggested that it would be preferable to introduce a new program of transportation subsidies for livestock, feed grain and processed products to make good these differences. A program of this nature would have cost some \$240 million in 1981-1982 and could go as high as \$344 million in 1985-1986. Given the large sums involved, this suggestion for correcting the imbalance that currently exists in the agricultural economy of the west should not be accepted. The greater the share of transporta-

## [Texte]

la part des frais de transport prise en charge par les producteurs est élevée, plus ces déséquilibres auront tendance à disparaître.

Le redressement des tarifs de transport serait une méthode plus efficace de régler le problème de l'industrie de l'élevage et de la transformation. Selon les discussions récentes tenues avec les compagnies ferroviaires, si on établissait un taux compensatoire pour les céréales, ces compagnies seraient prêtes à ajouter toutes les céréales et les graines oléagineuses qui sont transportées dans l'Ouest à la liste des grains statutaires qui seraient couverts par les nouveaux taux compensatoires. Il s'agit entre autres du tournesol, des lentilles, de la triticales et du millet long qui sont présentement transportés aux tarifs commerciaux.

• 0945

Les sociétés ferroviaires sont aussi prêtes à accorder des tarifs marchandise de développement aux produits transformés des céréales, des graines oléagineuses et du bétail comme l'huile de canola, la luzerne, le fourrage comprimé et les viandes transformées; aux marchandises provenant de ressources naturelles et aux secteurs de la fabrication afin d'aider la mise en valeur industrielle. Les taux de développement sont des taux négociés avec les expéditeurs et peuvent représenter une réduction jusqu'à concurrence de 20-25 p. 100 sur les tarifs commerciaux. Ces tarifs s'appliquent pour une période précise, par exemple cinq années durant lesquelles l'industrie s'établit. Enfin, les compagnies ferroviaires sont prêtes à continuer l'application du concept de tarif de groupe dans les régions où on estime que ce serait avantageux pour le développement économique.

Quant à nous, nous nous opposons et nous nous opposerons avec véhémence à toute tentative visant à octroyer des avantages artificiels aux éleveurs de l'Ouest, quel que soit le moyen utilisé pour le faire. En particulier, l'octroi de tarif préférentiel pour le transport de la viande ou l'octroi de subvention pour les grains de provende utilisés dans l'alimentation du bétail de l'Ouest, constitueraient des mesures discriminatoires et intolérables pour les éleveurs des autres régions du Canada.

Finalement, le projet de loi C-155 prévoit la création du poste d'administrateur du transport des grains dont le titulaire aura autorité pour coordonner le système de transport des grains en coopération avec les producteurs, la Commission canadienne du blé, les industries du grain et les chemins de fer.

Signalons que le fonctionnement quotidien du système de transport peut constituer un obstacle à l'existence d'un seul marché domestique pour les grains de provende au Canada. Si nous pouvons acheter des grains dans les Prairies et que nous ne disposons pas de moyens de les transporter, il n'existe plus vraiment un seul marché domestique canadien. Il faut par conséquent que l'administrateur travaille également en coopération avec les utilisateurs de céréales des autres régions du Canada.

À ce titre, l'article 3 du projet de loi C-155 est insatisfaisant. Cet article décrit l'origine des membres du futur Comité supérieur du transport des grains alors que les représentants

## [Traduction]

tion costs borne by the producers, the more this imbalance will tend to disappear.

Adjusting the transportation rates would be a more effective method of solving the problems of the livestock and processing industries. As indicated by recent discussions with the railway companies, if a compensatory rate were established for grain, these companies would be prepared to add all the grains and oilseeds transported in the west to the list of grain covered by the new compensatory rates. These include sunflower, lentils, triticale and canary grass, which are currently transported at commercial rates.

The railways are also prepared to grant development rates for processed grain, oilseed and livestock products, such as rapeseed oil, alfalfa, compressed feed and processed meat, as well as to natural resource products and to the manufacturing sectors in order to assist industrial development. Development rates are rates negotiated with the shippers and may mean reductions of up to 20-25 % on commercial rates. These rates apply for a specific period, such as a five-year period while an industry is establishing itself. The railways are also prepared to continue with the group rate program in areas where it is thought to be good for economic development.

As far as we are concerned, we are opposed to and will continue to vehemently oppose any attempt to grant artificial advantages to western breeders, whatever form the assistance takes. In particular, the granting of a preferential rate for shipping meat or a subsidy for feed grains used to raise western livestock would constitute intolerable discriminatory measures for breeders in other parts of Canada.

Finally, Bill C-155 provides for the appointment of a grain transportation administrator, who would have the authority to co-ordinate the grain transportation system in co-operation with the producers, the Canadian Wheat Board, the grain industries and the railways.

We would like to point out that the daily operation of the transportation system may constitute an obstacle to the existence of a single domestic market for feed grains in Canada. If we can buy grain on the prairies but do not have the means to ship it, there is not really one Canadian market. The administrator must therefore also work in co-operation with grain users in other parts of Canada.

On this point, Section 3 of Bill C-155 is unsatisfactory. The section describes the members of the future Senior Grain Transportation Committee. While representatives of prairie



## [Text]

des producteurs des grains des Prairies, des éleveurs, des sociétés ferroviaires et le reste sont assurés d'une présence au Comité, qui n'a par ailleurs qu'un rôle consultatif auprès du ministre des Transports, tel n'est pas le cas des représentants des utilisateurs de grain.

Dans ce cas, le texte du projet de loi prévoit qu'au plus trois personnes représenteront les intérêts des utilisateurs de grain. La rédaction actuelle du projet de loi ne nous confirme donc pas que les utilisateurs de grain seront représentés au Comité supérieur du transport du grain puisque, si aucun n'est nommé, cela n'entrera pas en contradiction avec la loi.

La Loi C-155 devrait donc spécifier que «trois personnes» et non «au plus trois personnes», représenteront les intérêts des utilisateurs de grain.

Alors, en conclusion, la Coalition québécoise estime que le versement de la subvention fédérale aux compagnies ferroviaires constitue une décision valable et elle accepte la modalité proposée pour le partage de l'inflation future des coûts de transport. Elle est en désaccord avec le fait d'accorder des tarifs préférentiels à de nouveaux produits et continuera à revendiquer un traitement équitable pour l'industrie céréalière québécoise.

D'autre part, elle n'accepte pas l'idée que les éleveurs de l'Ouest subissent un traitement discriminatoire et s'opposera avec véhémence à toute tentative de manipulation artificielle des tarifs de transport de la viande ou à des versements de subvention pour les grains de provende utilisés dans l'Ouest.

Voilà notre position, monsieur le président, position endossée par tous les membres de la Coalition. Nous sommes maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions. Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Monsieur Proulx, est-ce qu'il y a d'autres membres de votre délégation qui voudraient prendre la parole avant la période des questions?

**M. Proulx:** Non, je ne le pense pas.

**The Chairman:** Just before we start the questioning, I am going to call a very brief recess because there is a noise in the electronic equipment which, I am informed, can be fixed in a few minutes.

So, if you would like to get a cup of coffee, we will be recessed for, hopefully, no more than 10 minutes.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Unless I have the wrong brief—mine says “draft”—the submission by the witness was longer and somewhat different than the one I have. If he has an additional summary or something, can we have a copy of it?

**The Chairman:** Yes, there is a translation of the brief that was read.

**Mr. Benjamin:** Oh, okay.

**The Chairman:** Thank you. The committee will recess for 10 minutes.

## [Translation]

grain producers, elevator licensees, the railways and so on are assured a place on the committee, which will play only a consultative role with the Minister of Transport by the way, such is not the case for representatives of consumers of feed grain.

In this case, the text of the bill provides for not more than three persons to represent the interests of consumers of feed grains. The current version of the bill therefore does not confirm that consumers of feed grain will be represented on the Senior Grain Transportation Committee since, if none is appointed, it will not contradict the bill.

Bill C-155 should therefore specify that “three members” rather than “not more than three members” will represent the interests of consumers of feed grain.

In conclusion, the Quebec Coalition feels that the payment of the federal subsidy to the railways is a valid decision and accepts the proposed regime for the sharing of future inflation costs—inflation transportation costs. It does not support the granting of preferential rates to new products and will continue to demand equal treatment for the Quebec grain industry.

Nor does it accept the idea that western breeders have been discriminated against, and it will vehemently oppose any attempt to artificially manipulate meat shipping costs or to make subsidy payments for feed grains used in the west.

That is our position, Mr. Chairman. It has been endorsed by all Coalition members. We are now ready to answer your questions. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** Mr. Proulx, are there any other members of your delegation who would like to speak before the question period?

**Mr. Proulx:** I do not think so.

**Le président:** Juste avant que nous commençons à poser des questions, je vais suspendre la séance très brièvement parce qu'il y a un bruit dans le système électronique qui peut, me dit-on, être corrigé dans quelques minutes.

Donc, si vous désirez prendre une tasse de café, la séance sera interrompue, je l'espère, au plus 10 minutes.

**M. Benjamin:** Monsieur le président.

**Le président:** Oui, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** À moins que je n'aie pas le bon mémoire—le mien porte le titre «ébauche»—le mémoire présenté par le témoin était plus long et un peu différent de celui que j'ai en main. Si le témoin en possède un résumé supplémentaire ou d'autres documents, pourrait-il nous en donner un exemplaire?

**Le président:** Oui, il existe une traduction du mémoire qui a été lu.

**M. Benjamin:** Bon, d'accord.

**Le président:** Merci. Le Comité se réunira dans dix minutes.

[Texte]

[Traduction]

• 0955

• 1005

**Le vice-président:** À l'ordre! Je demanderais aux députés et aux témoins de reprendre leur place.

• 1010

**The Chairman:** Before we proceed to the questioning of witnesses, I would like to take this opportunity to introduce two other members of the committee.

Here at the end of the table, Mr. John Reid, Liberal member for Kenora—Rainy River.

... et à l'autre bout, M. Normand Lapointe, député libéral de Beauce. Maintenant, c'est la période des questions commençant avec M. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you very much, Mr. Chairman, and may I also extend a warm welcome to the witnesses who have appeared before us this morning.

I would like to direct my question to Mr. Proulx. He states in his concluding remarks that the coalition supports the payment of the federal subsidy to the railway companies and supports the regime for the sharing of future inflation costs—inflation transportation costs. However, he expresses strong disagreement with respect to the preferential rates accorded to new products and to the unfair advantage western breeders are getting over—I presume—their Quebec counterparts.

With regard to that, Mr. Proulx, what would your recommendations be to the members of this committee—to support this bill or to reject it? Is your feeling in those two areas so strong that you would recommend that there need to be major changes? And, if that major change cannot be accomplished, what advice would you give to the members of this committee?

**M. Proulx:** Nous l'avons répété à plusieurs occasions, cela me fait plaisir de le redire aujourd'hui, à l'heure actuelle, nous appuyons le projet de loi avec les modifications proposées. On ne l'appuie pas intégralement, les yeux fermés. Il y a des modifications à apporter parce que si les grands principes qui y sont énoncés à l'heure actuelle respectent ce que l'on défend depuis le départ, il n'en demeure pas moins qu'il y a encore des distorsions. Il est extrêmement dangereux qu'il pourrait avoir, en fin de compte, les mêmes effets que les premières propositions de l'honorable Jean-Luc Pepin. C'est tout comme si pluto~~t~~ que de rentrer par la porte d'en avant, vous rentrez par la porte d'à côté. Alors nous avons essayé de suggérer des choses assez précises: par exemple, qu'il n'y ait pas de nouveaux produits. L'aide équivalente aussi, cela repose en fait sur l'équité. On ne veut nuire à personne, mais on ne veut pas que d'autres nous nuisent avec l'argent des contribuables canadiens. On veut de l'équité; c'est depuis fort longtemps que les organismes agricoles de l'Est du pays défendent le principe d'équité. Nous ne cherchons pas à obtenir des avantages, superficiels ou autres... On veut une saine concurrence qui dépende de l'efficacité de la production. Nous sommes prêts à nous battre pour cela; nous sommes prêts à accepter des

**The Vice-Chairman:** Order, please. I would ask the members and witnesses to take their places.

**Le président:** Avant que nous commençons à interroger les témoins, j'aimerais d'abord présenter deux autres membres du Comité.

Ici au bout de la table, M. John Reid, député libéral de la circonscription de Kenora—Rainy River.

... and at the other end, Mr. Normand Lapointe, Liberal member for Beauce. Now, we will begin the question period with Mr. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci beaucoup monsieur le président et permettez-moi de souhaiter cordialement la bienvenue aux témoins qui se sont présentés devant nous ce matin.

J'aimerais poser une question à M. Proulx. Il déclare dans sa conclusion que la Coalition est en faveur du versement de la subvention fédérale aux sociétés ferroviaires et du régime de partage des coûts futurs de l'inflation—les coûts de l'inflation dans le transport. Toutefois, il exprime un sérieux désaccord au sujet des taux préférentiels accordés pour de nouveaux produits et des avantages injustes attribués aux éleveurs de l'Ouest au dam—je suppose—de leurs homologues québécois.

Sur ce sujet, monsieur Proulx, quelles recommandations proposeriez-vous aux membres de ce Comité—faut-il appuyer ce projet de loi ou le rejeter? Est-ce que vos deux objections sont si fortes que vous recommanderiez d'importantes modifications? Et, si une modification importante s'avère impossible, quels conseils donneriez-vous aux membres de ce Comité?

**Mr. Proulx:** We have said several times, and I am pleased to say it again today, at this time, that we support the bill with the proposed changes. We do not support it as is, with eyes closed. There are changes to be made because although the main principles outlined in the bill at this time may support what we have been putting forward since the beginning, there are still distortions. There is a great danger that the bill could have the same effects as the honourable Mr. Pepin's initial proposals. It is as if you are going in the side door instead of the front door. So we have tried to suggest some specific things: such as, there should be no new products. Equivalent assistance too is also a matter of fairness. We do not want to hurt anyone, but we do not want others to hurt us with Canadian taxpayers' money either. We want what is fair; for a long time, agricultural organizations in the east have been defending the principle of equity. We are not trying to gain advantages, supervicial or otherwise... We want healthy competition based on efficient production. We are prepared to fight for it; we are prepared to accept discrepancies based on this principle because they are difficult to avoid, but we will not accept any move that dips straight into the taxpayers' pockets to give advantages to one group of producers to the



[Text]

différences découlant de ce principe parce c'est difficile de les éviter, mais on n'acceptera jamais quoi que ce soit qui donne, à même l'argent du contribuable canadien, des avantages à un groupe au détriment d'un autre, dans les mêmes productions. Nous ne pouvons accepter cela parce que cela reviendrait à monter sur l'échafaud, puis de disparaître.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just so that I can be absolutely clear, what Mr. Proulx is saying, if I can interpret his answer accurately, is that even though the kinds of changes he is recommending may not be implemented, he is recommending to us that the bill be proceeded with. Is that a fair and accurate assessment?

**Le président:** Monsieur Proulx.

**M. Proulx:** Nous voulons des changements. Nous voulons régler le problème maintenant; nous ne voulons pas le reporter. Mais nous voulons aussi des changements dans la présente loi. Il y a des choses qui sont inacceptables. Dans un premier temps, tout le secteur agro-alimentaire du Québec veut que l'on règle la question, espérons, pour au moins 93 ou 95 ans. Nous étions conscients que, comme nous l'avons répété souvent, s'il était inscrit dans les accords de 1880 et quelques, qu'en aucun temps cela ne devait être changé, mais tout de même, à un moment donné, nous sommes coincés, car des changements doivent être apportés. Pour cela, nous acceptons qu'il y ait des modifications d'apportées. Tant qu'à être dans le bain, comme on dit, tant qu'à être dans tout ce *brassage*, il vaut mieux de le changer. Nous serions probablement déçus s'il n'y avait pas de loi modifiée et s'il n'y avait pas, à l'heure actuelle, des améliorations d'apportées. Ce ne sera pas mieux d'aborder le problème l'an prochain ou dans trois ans; cela ne sera pas moins crucial ni moins douloureux. Aussi nous préconisons qu'il y ait des modifications d'apportées. Nous appuyons le projet de loi en autant qu'on apporte les modifications proposées.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Just one further question on that particular point.

Mr. Proulx, would your agricultural sector be better off with the status quo—as compared to the revisions which would be incorporated on the basis of this bill as it now stands?

**The Chairman:** *Monsieur Proulx.*

• 1020

**M. Proulx:** Entre deux maux, on choisit le moindre. La situation ne serait pas pire. Mais si elle n'est pas révisée, on est aussi bien de garder le statu quo. Toutefois, s'il y a des modifications pour corriger les distorsions qui existent encore, nous préférons qu'il y ait des améliorations.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Proulx, could you tell the committee how much feed grain is consumed in the Province of Quebec and, of that amount, what amount is provided by the Prairie provinces? And could you give us some indication as to

[Translation]

detriment of another producing the same product. We cannot accept that because it would be like cutting our own throats.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, juste pour que tout soit clair, ce que M. Proulx dit, si je saisis bien sa réponse, c'est que même si le genre de modifications qu'il préconise ne sont pas apportées, il nous recommande d'aller de l'avant avec ce projet de loi. Est-ce que cette interprétation vous semble juste et exacte?

**The Chairman:** Mr. Proulx.

**Mr. Proulx:** We want changes. We want to solve the problem now, not put it off. But we also want changes in the present act. There are things that are unacceptable. First of all, the entire Quebec agro-food sector wants to see the problem settled for, hopefully, at least 93 or 95 years. We were aware that, as we have often said, although it may have been written down in the agreements of 1880 something that this should never be changed, that does not change the fact that we are stuck now, and changes have to be made. On that score, we accept that changes must be made. And now that we have gotten down to it, and we are involved in all these goings-on, it would be better to come up with some changes. We would probably be disappointed if no amended bill went through and if there were no improvements made at this time. It would not be better to tackle the problem next year or three years down the road; it would not be any less crucial or less painful. Therefore, we recommend that changes be made. We support the bill, provided that the proposed changes are made.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Juste une autre question sur ce même sujet.

Monsieur Proulx serait-il plus avantageux pour votre secteur agricole qu'on maintienne le statu quo—au lieu d'effectuer les révisions prévues dans la version actuelle de ce projet de loi?

**Le président:** Monsieur Proulx.

**Mr. Proulx:** One chooses the lesser of two evils. The situation would not be worse. But if it is not revised, we are better off keeping the status quo. However, if changes are made to correct the disequilibrium that still exists, we prefer to see improvements.

**Le président:** Vous avez la parole monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur Proulx pourriez-vous dire au Comité combien de grain de provende est consommé dans la province de Québec, et, de cette quantité, combien provient des provinces des Prairies? Et pourriez-vous nous donner un aperçu de ce que la quantité a été au cours des cinq dernières

[Texte]

how that level has stood over the last five years—has it been increasing or decreasing? Could you give us some projections?

**Le président:** Monsieur Dumais.

**M. Dumais:** Monsieur le président, si vous me permettez, à propos de la question de la quantité de grains qui est consommée... Au Québec, à l'heure actuelle, la production locale, commençons par ça, est aujourd'hui de l'ordre de 1.8 million de tonnes de grain, ce qui représente environ 50 p. 100 de la consommation locale. Donc, une quantité de 1.8 million de tonnes est produite localement; 1.8 million est importée de l'extérieur pour une consommation globale d'environ 3.6 millions de tonnes. Les grains de l'extérieur du Québec proviennent de trois sources principales: premièrement, des États-Unis; deuxièmement, de l'Ontario et, troisièmement, des Prairies. La quantité de grains qui provient des Prairies a substantiellement diminué depuis les 10 ou 12 dernières années et on a substitué au grain en provenance des Prairies de plus en plus de grains de l'Ontario et des États-Unis. À l'heure actuelle, je ne peux pas vous donner un chiffre extrêmement précis sur ce qui provient des Prairies parce que cela varie d'une année à l'autre, c'est très fluctuant en fonction de la conjoncture. Il y a la fameuse formule concurrentielle des grains pour fixer le prix local des grains, la formule du maïs, c'est-à-dire lorsque le maïs américain devient plus avantageux, nous substituons ce maïs au grain des Prairies et, à l'heure actuelle, de ce que l'on importe, sur 1.8 million de tonnes, c'est environ 500,000 à 600,000 tonnes en provenance des Prairies. On pourrait vous fournir des chiffres tout à fait exacts à ce niveau-là, mais comme ordre de grandeur, c'est environ de cette nature.

**Mr. Mazankowski:** Well, that is certainly most helpful. If you have...

**The Chairman:** Final question, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Pardon me.

**The Chairman:** Final question.

**Mr. Mazankowski:** —if you have more specific, accurate information, it would be appreciated. Could I... I guess one is to assume that the trend towards self-sufficiency by your province, in the area of feed grains, is going to continue. You are roughly 50% self-sufficient. The study done by Agriculture Canada indicated that by 1990 the Province of Quebec would be 80% to 85% or maybe even 90% self-sufficient. Do you agree with that? Is that an accurate projection, in your view?

**M. Dumais:** Il s'agit de projections qui, comme toutes les projections dans le contexte économique extrêmement volatil dans lequel on vit, sont sujettes à caution. Cependant, si les tendances actuelles telles qu'on peut les observer depuis les cinq dernières années se maintiennent, ce chiffre n'est pas hors de la réalité. Ce chiffre n'est pas complètement irréaliste si on regarde les tendances actuelles. Si les tendances actuelles se maintiennent, effectivement on en arriverait à peu près à un tel taux d'autosuffisance vers ces années.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, it would appear then that...

[Traduction]

années—a-t-elle augmenté ou diminué? Pourriez-vous en donner une idée?

**The Chairman:** Mr. Dumais.

**Mr. Dumais:** Mr. Chairman, if I may say a word about the amount of grain consumed... At the present time in Quebec, local production, let us start there, amounts to about 1.8 million tonnes of grain, which represents about 50 % of local consumption. Therefore, 1.8 million tonnes are produced locally; another 1.8 million tonnes are imported from outside for a total consumption of about 3.6 million tonnes. Grain from outside Quebec comes from three main sources: first, the United States; second, Ontario; and third, the prairies. There has been a substantial decrease in the amount of grain supplied by the prairie provinces over the past 10 or 12 years, and grain from the prairies has been replaced more and more by grain from Ontario and the United States. At the present time, I cannot give you an accurate figure for the amount of grain provided by the prairie provinces because it varies from one year to the next; it fluctuates a great deal, depending on the economic situation. There is the famous corn—competitive pricing formula to set local grain prices, that is, when American corn becomes more advantageous, we use this corn to replace prairie grain and, at the present time, of the 1.8 million tonnes of grain we import, about 500,000 to 600,000 tonnes are supplied by the prairie provinces. We could provide you with exact figures, but this is a fairly accurate rough estimate.

**M. Mazankowski:** Eh bien, c'est certainement très utile. Si vous avez...

**Le président:** La dernière question, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je vous prie de m'excuser.

**Le président:** La dernière question.

**M. Mazankowski:** ... si vous aviez d'autres renseignements particuliers, précis, nous apprécierions que vous nous en fassiez part. Pourrais-je... je suppose que l'on pourrait avancer que la tendance à l'autosuffisance dans votre province, en matière de grains de provende, doit se poursuivre. Votre autosuffisance s'établit à environ 50 p. 100. L'étude effectuée par Agriculture Canada indique que d'ici 1990 la province de Québec sera autosuffisante à 80, 85 p. 100. êtes-vous d'accord avec ça? Est-ce une prévision juste, à votre avis?

**Mr. Dumais:** These projections, like all projections in our present, extremely volatile economic conditions, are subject to caution. However, if the trends we have been observing over the past five years continue, this figure is within reach. This figure is not completely unrealistic if we look at current trends. If current trends continue, we could very well reach such a rate of self-sufficiency by that time.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il semblerait alors que...



[Text]

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** —the reliance on prairie feed grain by the Province of Quebec is going to . . . is a diminishing factor and is going to continue to be a diminishing factor. And it would seem that, irrespective of what happens to the Crows Nest Pass freight rates, five or ten years down the road it will have very little impact upon Quebec producers.

**Le président:** Monsieur Dumais.

**M. Dumais:** Monsieur Mazankowski, je voudrais seulement en profiter pour clarifier quelque chose qui souvent, dans notre optique, nous apparaît avoir été méconnu. Souvent des interlocuteurs de l'Ouest nous disaient: vous admettez que de moins en moins de grains viennent de l'Ouest pour l'alimentation animale au Québec; vos prix de grains ne seront pas affectés . . . Donc, que craignez-vous? Il y a une espèce de dialogue de sourds qui s'établit en ce sens qu'on ne parle pas des mêmes choses. On n'a jamais dit qu'on avait peur pour notre sécurité d'approvisionnement; on n'a jamais dit qu'on avait une crainte au niveau des prix que nous payons pour notre grain. Nous avons toujours dit que notre crainte était que nos concurrents dans l'élevage, dans d'autres régions du Canada, paient un prix moins élevé à la suite d'une subvention fédérale, et que notre prix demeurant fixe et le prix de nos concurrents diminuant, qu'il y ait un accroissement de l'écart et que cela se traduise par des coûts de production prohibitifs. Par exemple, dans l'automobile, si vous avez *General Motors* et *Chrysler* et que l'on abaisse le prix que ce dernier paie pour son acier à cause d'une subvention, même si le prix que *General Motors* paie ne change pas, on ne peut pas dire à celui-ci: ne vous inquiétez pas, ça ne vous affectera pas. C'est ça notre préoccupation.

**The Chairman:** Order, order.

I want to make it very clear, here and now, that demonstrations of any sort are not permitted in the committee any more than they are in the House of Commons.

**Le vice-président:** Je veux répéter ce que le président vient de dire, mesdames et messieurs. Nous suivons les règlements de la Chambre des communes et des comités permanents et, par conséquent, nous ne permettons pas de démonstration en faveur ou contre ce qui aurait été dit. Nous vous prions de vous conformer à ce règlement. Je dois informer tous les gens ici présents qu'ils peuvent prendre autant de photos qu'ils veulent avant et après les réunions mais selon les règlements de la Chambre des communes, ils ne sont pas autorisés à enregistrer ou à photographier quoi que ce soit pendant la séance.

**The Chairman:** For the information of committee members, we have nine more members who wish to put questions. I remind you as well that we also have to hear from the Canadian Meat Council (Quebec Section) before lunch and I might inform you now that the minister, Mr. Axworthy, has invited all of the members of the committee to a light lunch at 12:30 pm. I insisted on the 'light' part.

**An hon. Member:** Where?

[Translation]

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** . . . le fait pour la province de Québec de se fier au grain de provenance des Prairies va . . . est un facteur qui s'atténue et qui continuera de s'atténuer. Il semblerait que, sans égard à ce qui va arriver au tarif de transport du Nid-de-Corbeau, dans 5 ou 10 ans d'ici il y aura très peu de répercussions sur les producteurs du Québec.

**The Chairman:** Mr. Dumais.

**Mr. Dumais:** Mr. Mazankowski, I would just like to clarify something that often seems to have been misunderstood from our point of view. Western speakers often tell us: You admit that less and less feed grain is coming from the west to Quebec. Your grain prices will not be affected. So, what are you afraid of? This is like a dialogue among deaf persons in that we are not speaking about the same things. We never said that we were afraid for our security of supply; we never said that we had fears about the prices we are paying for our grain. We always said that our fear was that livestock feeders in other regions of Canada pay less as a result of a federal government subsidy, and that since our prices remain fixed and our competitors' prices are going down, there is an increase in the price spread and this means prohibitive production costs. For example, in the automobile industry, if you take General Motors and Chrysler and lower the price the latter has to pay for its steel because of a subsidy, even if there is no change in the price that General Motors pays, you cannot say to General Motors: "Do not worry worry, it will not affect you. This is our concern."

**Le président:** À l'ordre! À l'ordre!

Je veux que l'on me comprenne très clairement, aucune démonstration de quelque sorte n'est permise au cours des audiences du Comité pas plus qu'elles ne le sont à la Chambre des communes.

**The Vice-Chairman:** I would like to repeat what the Chairman has just said, ladies and gentlemen. We are governed by the regulations of the House of Commons and standing committees, and therefore, we cannot permit any demonstrations for or against what has been said. We would ask you to comply with this regulation. I must inform all persons present that they may take as many photographs as they wish before and after the meetings, but according to House of Commons regulations, they are not authorized to record or photograph anything or anyone during the meetings.

**Le président:** À titre d'information pour les membres du Comité, il y a neuf autres personnes qui souhaitent poser des questions. Je vous rappelle également qu'avant le déjeuner nous devons entendre le témoignage du représentant du Conseil des salaisons du Canada (section du Québec) et par la même occasion je vous informe que le ministre, M. Axworthy, a invité tous les membres du Comité à un déjeuner léger à 12h30. Et j'insiste sur le mot léger.

**Une voix:** Où?

[*Texte*]

**The Chairman:** In the Rose Room. I assume that members want to break for lunch, so if the first spokesman for each party will have ten minutes to put questions; each subsequent spokesman, five.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman, and I too thank the coalition for their presentation—some of which I agree with.

First question I would like to ask is: What is the value of, or what does the Feed Freight Assistance Act mean to producers in Quebec—the livestock and dairy industry. Is it still a significant part of... or help in saving costs for Quebec producers? What value is that piece of legislation to you at the present time?

**Le président:** Monsieur Dumais.

**M. Dumais:** L'aide au transport des céréales est une politique qui a été mise en place il y a maintenant assez longtemps.

• 1030

Tout d'abord, il est important de souligner qu'elle s'applique non seulement au Québec mais dans plusieurs régions du Canada, en particulier en Ontario et dans les Maritimes. Cette politique a été profondément modifiée il y a trois ou quatre ans en ce sens que la majorité des fonds alloués à cette politique d'aide au transport a été consacrée à l'aide au drainage des terres, à l'amélioration des terres et à l'aide à la construction d'équipement d'entreposage. Ce qui fait que la signification de l'aide au transport, aujourd'hui au Québec, n'est pas négligeable pour certaines régions éloignées du Québec, comme du centre du Québec, des points où arrivent les grains. Je donnerai comme exemple la Gaspésie, le Bas—Saint-Laurent, le Lac Saint-Jean, l'Abitibi... Témiscamingue, où les montants sont encore de l'ordre de \$15 à \$20 la tonne.

Cependant, pour les régions du centre du Québec, là où se fait la très vaste majorité de l'élevage, l'aide au transport aujourd'hui est devenue à peu près insignifiante, c'est-à-dire de l'ordre de \$2, \$2.50, \$3 la tonne, par exemple, pour les régions centrales telles que Saint-Hyacinthe. Il est intéressant que vous souleviez cette question parce que, très souvent, on entend dire que l'industrie porcine au Québec s'est développée à cause de l'existence de cette aide au transport et justement l'industrie porcine est en général localisée dans des endroits où l'aide au transport n'a à peu près plus aucune signification, et l'industrie porcine s'est particulièrement développée dans la période où l'aide au transport était à peu près disparue dans les régions importantes d'implantation de l'industrie porcine.

J'espère que cela répond à votre question.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** For many many years there have been a number of programs in place to assist various regions—all the regions of Canada—in the cost of transportation of grains, manufactured goods or processed agricultural goods: the Maritime Freight Assistance Act, the Atlantic Region Freight

[*Traduction*]

**Le président:** Dans la salle rose. Je suppose que les membres souhaitent s'arrêter pour le déjeuner, aussi, le premier porte-parole de chaque groupe aura dix minutes pour poser des questions et chaque porte-parole suivant en aura cinq.

La parole est à vous, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Je remercie aussi la Coalition pour son exposé... avec lequel je suis en partie d'accord.

Ma première question sera la suivante: quelle valeur a, ou que signifie la loi sur l'aide au transport des céréales fourragères pour les producteurs du Québec... pour l'industrie du bétail et les produits laitiers? Constitue-t-elle toujours une part importante de... ou aide-t-elle à réduire les coûts pour les producteurs du Québec? Quelle valeur cette loi a-t-elle à vos yeux à l'heure actuelle?

**The Chairman:** Mr. Dumais.

**Mr. Dumais:** Grain transportation assistance is a policy that we put in place quite a long time ago.

First of all, it is important to point out that it applies not only to Quebec but to a number of regions in in Canada, especially Ontario and the Maritimes. This policy was substantially modified three or four years ago in that most funds allocated to this transportation assistance policy were channelled into land drainage assistance, land improvement and storage equipment construction assistance. Which means that transportation assistance today in Quebec is not insignificant for certain regions that are far away from grain delivery points, as it is for central regions in Quebec. Take, for example, Gaspé, the lower St. Lawrence, Lake St. John, and Abitibi-Témiscaming, where amounts are still about \$15 to \$20 per tonne.

However, for the central regions of Quebec, where the vast majority of livestock breeding takes place, transportation assistance today has become almost insignificant, that is, about \$2, \$2.50, or \$3 per tonne, as in St. Hyacinthe, for example. It is interesting that you raise this question because, very often, we hear that that the hog industry in Quebec developed because of the existence of this transportation assistance and the hog industry is in fact generally located in areas where transportation assistance is no longer very significant, and the hog industry particularly developed when transportation assistance had almost disappeared in the major hog-producing regions.

I hope this answers your question.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Pendant de très nombreuses années, il y a eu un certain nombre de programmes en vigueur pour aider les diverses régions—toutes les régions du Canada—à supporter le coût du transport des céréales, les produits fabriqués ou les produits agricoles traités: la Loi sur les taux de transport des



## [Text]

Assistance Act, the Feed Freight Assistance Act, the Crow's Nest Pass rates. The intent of all of these was to take into account our geography, where our people live and where they have their production. And to try to equalize, to some degree, the transportation costs to the main markets so that freight costs would be relatively neutral; so that it would have no play in the so-called competition.

A Cabinet document was made public in the fall of 1981 in which it was outlined that the long-term objective of the government was to get out of all of these regional programs—including the St. Lawrence Seaway subsidies. How does your coalition feel about what is, in fact, a continuation of user-pay—the present policy of the government? If the Crow's Nest Pass Agreement rates are to be abolished, would you think that it would only be fair then to abolish all these other programs as well so that every region is on its own?

**Le président:** Monsieur Dumais.

**M. Dumais:** Effectivement, il y a des politiques d'aide au transport que l'on continue de défendre, en particulier l'aide au transport des céréales au Québec. Tout à l'heure j'ai voulu signaler quelle était la place relative de cette aide. Cependant, pour les régions bénéficiant de cette aide, même si en termes du volume de la production animale, dans l'ensemble du Québec, le volume dans ces régions est relativement petit pour les éleveurs de ces régions, il est très important de maintenir cette aide dans le cadre des ententes du Nid-de-Corbeau. Nous continuons d'appuyer l'idée qu'à tout le moins le déficit actuel encouru dans le transport des grains soit subventionné par le gouvernement fédéral.

Par conséquent, nous ne sommes pas partisans — ni dans le cadre de la révision des accords du Nid-de-Corbeau ni dans le cadre de l'aide au transport — d'une politique qui tienne pour absolu le paiement des frais de transport par les expéditeurs. Cela ne nous semble pas une politique qui doive être poursuivie parce qu'il y a des facteurs régionaux extrêmement importants à considérer dans l'Ouest, de même que dans les régions de l'Est du Canada.

**The Chairman:** Your final question, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I am very glad to hear that, Mr. Chairman, because out west we support the programs that are of benefit to Quebec and the Atlantic Provinces and to British Columbia, because it is what we call part of co-operative federalism.

Your coalition represents a lot of farmers; farmers are good neighbours. Out west it means substantial increase—a 500% increase—in grain freight rates for the grain producers and, at the same time, their prices have gone down. Would your coalition agree that you would not support any increase in freight charges for your own farmers or for farmers anywhere

## [Translation]

marchandises dans les provinces Maritimes, la Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères, les tarifs du Nid-de-Corbeau. L'objet de toutes ces lois était de tenir compte de notre géographie, de l'endroit où les gens habitent ou se trouvent leur production. Et elles tentent d'uniformiser dans une certaine mesure les coûts de transport vers les principaux marchés de sorte qu'ils soient relativement neutres, de sorte qu'il n'y ait pas d'incidence dans la prétendue concurrence.

Un document du Cabinet a été rendu public à l'automne de 1981, dans lequel il était mentionné que l'objectif à long terme du gouvernement était de se retirer de tous ces programmes régionaux—y compris les subventions à la voie maritime du Saint-Laurent. Que pense votre Coalition de ce que l'on peut appeler, en fait, le maintien du principe du paiement par l'utilisateur—la politique actuelle du gouvernement? Si les tarifs établis dans le cadre d'une entente du Nid-de-Corbeau doivent être abolis, pensez-vous qu'il ne serait que juste que l'on abolisse tous ces autres programmes également et que chaque région procède comme elle l'entend?

**The Chairman:** Mr. Dumais.

**Mr. Dumais:** Indeed, there are transportation assistance policies that we continue to defend, particularly grain transportation assistance in Quebec. A moment ago, I tried to point out the relative significance of this assistance. However, for regions benefiting from this assistance, even if in terms of the volume of livestock production, in Quebec as a whole, the volume in these regions is relatively small for livestock breeders in these regions. It is very important to maintain this assistance under the Crow's Nest Pass Agreement.

We continue to support the idea that at the very least, the current deficit incurred in grain transportation should be subsidized by the federal government. As a result, on terms of the revision of the Crow's Nest Pass Agreement and transportation assistance, we do not support a policy absolutely requiring payment of transportation costs by shippers. We do not think this is a policy that should be pursued because there are extremely important regional factors to be considered in the west as well as in the eastern regions of Canada.

**Le président:** Votre dernière question, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je suis très heureux d'entendre cela, monsieur le président, parce que dans l'Ouest nous appuyons les programmes qui sont avantageux pour le Québec et les provinces de l'Atlantique et la Colombie-Britannique, parce que cela fait partie comme nous l'appelons du fédéralisme coopératif.

Votre Coalition représente un grand nombre d'agriculteurs, les agriculteurs sont de bons voisins. Dans l'Ouest, cela signifie une importante augmentation—une augmentation de 500 p. 100 des tarifs de transport de céréales pour les producteurs de céréales, et, parallèlement, leurs prix ont diminué. Votre Coalition ne serait-elle pas d'accord pour ne pas appuyer des

[Texte]

else in Canada at a time when prices are going down, are depressed and are going to stay that way because of the competition in the world market?

**The Chairman:** If I were a judge, I would call that a 'leading' question.

Monsieur Dumais.

**M. Dumais:** Monsieur Benjamin, les fermiers de toutes les régions du monde aimeraient beaucoup vivre dans un paradis où lorsque les prix des produits baissent les coûts de production cessent d'augmenter. Cependant, telle n'est pas la réalité à laquelle doivent faire face nos producteurs. Je pense, par exemple, à la principale de nos industries, l'industrie laitière, qui doit encourir des frais de transport des produits de la ferme aux industries laitières; il y a aussi les éleveurs de porc ou de bestiaux qui doivent quelquefois transporter leurs produits de régions éloignées vers des grands centres et qui font très souvent face, surtout les éleveurs de porc, à des baisses radicales de prix. Malheureusement, dans ces circonstances, les coûts de transport, ne vont pas toujours dans la même direction. S'il s'avérait possible de faire en sorte que l'on réussisse à contrôler tous les coûts de production quand les prix baissent, nos agriculteurs n'auraient sûrement aucune objection; au contraire, ils appuieraient très fortement de telles politiques.

Cependant, en termes d'équité, il serait peut-être inéquitable que cette règle prévale pour une catégorie de producteurs dans une région du pays, et que ce ne soit pas le cas ailleurs. Si une telle politique favorisant les Prairies devait être financée à même les fonds fédéraux, nos producteurs se demanderaient immédiatement: si c'est bon pour les producteurs de grains des Prairies, est-ce que ce ne serait pas bon pour nous... Est-ce que l'on ne devrait pas avoir des subventions analogues? À l'heure actuelle, cela ne semble pas l'intention du gouvernement fédéral d'aller dans cette direction.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Tessier.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, a question for clarification.

**Le président:** Plus tard.

**M. Tessier:** Merci, monsieur le président.

D'abord, je suis certain que vous me permettrez de saluer ici la présence du nouveau ministre des Transports et de lui présenter au nom de tout le Comité nos félicitations et nos meilleurs vœux. Les Québécois tout particulièrement, lui souhaitent la bienvenue à Québec et, par la même occasion, nous voulons aussi lui dire que, comme nous avons été vigilants dans le passé, nous continuerons de l'être.

• 1040

Car même si on veut avoir une politique qui soit véritablement nationale, les intérêts du Québec devront être protégés et là-dessus nous promettons au ministre de nous en charger.

[Traduction]

augmentations de frais de transport pour vos propres agriculteurs, des agriculteurs n'importe où ailleurs au Canada, à un moment où les prix régressent, sont en baisse et continueront de l'être à cause de la concurrence sur le marché mondial?

**Le président:** Si j'étais juge, j'applerais cela une question subjective.

Mr. Dumais.

**Mr. Dumais:** Mr. Benjamin, farmers in every region of the world would very much like to live in a paradise where production costs stop increasing when the price of goods goes down. However, such is not the case for our producers. For example, I am thinking of our main industry, the dairy industry, which must incur the costs of transporting products from the farm to the dairy processors. There are also the hog or livestock breeders who sometimes must transport their products from remote regions to large centres and who, especially hog producers, are very often confronted with plummeting prices. Unfortunately, under such circumstances, transportation costs do not always go in the same direction. If it were possible to control all production costs when prices drop, our farmers would certainly have no objections. On the contrary, they would support such policies very enthusiastically.

However, in terms of equity, it would perhaps be unfair for this rule to apply to one category of producers in one region of the country, and not to another. If such a policy promoting the prairies were to be financed through federal funds, our producers would immediately ask: if it is good for western grain producers, would it not be good for us? Should we not have similar subsidies? At the present time, the federal government does not seem to be headed in this direction.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Tessier, la parole est à vous.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, une question pour fins de clarification.

**The Chairman:** Later.

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I am sure you will allow me to welcome the new Minister of Transport and to extend our congratulations and best wishes to him on behalf of the entire committee. Quebecers in particular welcome him to Quebec City and we would also like to tell him that we will continue to be vigilant in the future as we have been in the past.

Because even if we want a policy that is truly national, Quebec's interests must be protected and we promise the Minister that we will make this our concern.



[Text]

J'ai une première question à poser à M. Proulx. Je note certaines absences dans la liste des associations qui formaient la Coalition. Je voudrais simplement demander à M. Proulx s'il s'agit de simples absences ou de désistements.

**Le président:** Monsieur Proulx.

**M. Proulx:** Comme vous le dites, il y a quelques absences ce matin. Je peux toutefois vous dire qu'en tant que Coalition, ces gens-là ont vu le mémoire qu'on vous a présenté ce matin; nous en avons discuté ensemble et ils sont entièrement d'accord avec toutes les positions qui ont été énumérées.

Quant à savoir pourquoi certains sont ici et d'autres manquent, il vaudrait mieux demander autant au ministère de l'Agriculture qu'à l'Opposition officielle; ils ne sont pas présents ce matin, ils seraient peut-être plus en mesure de répondre pourquoi ils ne sont pas ici ce matin.

Mais, chose certaine, ils appuient la position qu'on vous propose aujourd'hui.

**Le président:** Monsieur Tessier.

**M. Tessier:** Merci, monsieur Proulx. Je voudrais aussi vous dire que nous avons cité l'exemple de la Coalition dans l'Ouest comme étant un exemple parce que nous avons vu dans l'Ouest des divisions, soit une multiplication d'associations et d'organisations, et on leur a dit que s'ils voulaient savoir ce qu'était une vraie coalition, de regarder la vôtre comme étant un véritable exemple.

Une question que je voudrais vous poser, elle m'apparaît tout à fait fondamentale parce que, dépendant où nous sommes au Canada, la compréhension est différente. Il semble qu'il y ait une incompréhension réelle et qui ne soit pas imputable à la langue. Je voudrais connaître votre perception: est-ce que le projet de loi C-155 est une mesure agricole ou une mesure de transport? Lorsque vous dites que votre position à vous est de recommander le paiement aux compagnies de chemins de fer, vous faites de ce projet de loi une mesure de transport?

**M. Proulx:** Oui, c'est une mesure de transport, c'est le transport dont on parle. D'ailleurs, c'est là la cause de l'ambiguïté puis de tout le *chiard*. On a voulu, avec une politique de transport, faire adopter des politiques agricoles. Nous l'avons dit à plusieurs occasions. Lorsqu'on parle du Nid-de-Corbeau, on parle de politique de transport. Si on n'avait pas voulu y mêler tant de politiques agricoles, fort probablement que tout serait réglé depuis longtemps. Mais lorsque les ministères se mêlent de faire le travail d'un autre ministère au lieu de leur propre travail, on se retrouve dans un cul-de-sac comme on s'est retrouvé.

De toute façon, depuis quelques jours, j'ai passé la réflexion: on a l'impression qu'on devrait changer les ministres de place, mettre celui des Transports à l'Agriculture et celui de l'Agriculture aux Transports parce que chacun semble avoir résolu les problèmes de l'autre ministère.

**M. Tessier:** Est-ce que M. Axworthy a compris le message?

Monsieur Proulx, il reste que du côté des ministres, c'est une chose. Du côté des producteurs, par exemple, si on se réfère aux audiences tenues en Saskatchewan, je ne suis pas prêt à

[Translation]

I have an initial question that I would like to ask Mr. Proulx. I have noticed that certain names are missing from the list of associations forming the coalition. I merely want Mr. Proulx to tell me whether these are simply absentees or withdrawals?

**The Chairman:** Mr. Proulx.

**Mr. Proulx:** As you say, there are some absentees this morning. However, I can tell you that as a coalition, those people have seen the memorandum that was submitted to you this morning; we have discussed it together and fully agree with all the positions put forward.

As to why some people are here and some are not, it would be more appropriate to ask the Department of Agriculture rather than the official Opposition; they are not here this morning, they would perhaps be in a better position to say why they are not here.

But one thing is certain, they support the position that is being suggested to you today.

**The Chairman:** Mr. Tessier.

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Proulx. I would also like to say that we used the example of the coalition in the west as an example because we saw divisions in the west, a multiplicity of associations and organizations, and they were told that if they wanted to know what a real coalition was, they should look at yours as a real example.

One question, which seems to me to be absolutely fundamental because, depending on where we are in Canada, our understanding is different. It seems there is a real incomprehension that cannot be blamed on the language. I would like to know how you see it: is Bill C-155 an agricultural measure or a transportation measure? When you say that your own position is to recommend payment to railway companies, are you treating this bill as a transportation measure?

**Mr. Proulx:** Yes, it is a transportation measure, we are talking about transportation. Moreover, that is the reason for the ambiguity and all the "itto-do". With a transportation policy, we wanted to have agricultural policies adopted. We have said this several times. When we talk about the Crow rate, we are talking about a transportation policy. If so many agricultural policies had not got mixed in, the matter would probably have been settled long ago. But when departments start trying to do the work of other departments instead of their own, we reach a dead end, as we have done now.

In any case, I have been thinking about this for several days: it appears that the ministers would do well to change places, with the Transport Minister taking over Agriculture and the Agriculture Minister taking over Transportation, since each seems to have solved the other's problems.

**Mr. Tessier:** Has Mr. Axworthy understood the message?

Mr. Proulx, as far as the ministers are concerned, that is one thing. As for the producers, for example, if we consider the hearings that took place in Saskatchewan, I am not prepared

## [Texte]

dire que les producteurs considèrent le tarif réglementaire du Pas du Nid-de-Corbeau comme étant une mesure de transport. Pour eux, c'est essentiellement une mesure agricole qu'ils ne veulent même pas partager avec d'autres producteurs. Aussi d'une province à l'autre la compréhension est différente. Si vous parlez à *B.C. Rail*, ils vous diront: «Payez aux producteurs parce que c'est une mesure agricole». Mais, d'autre part, ce qu'il est important de payer, c'est notre déficit. Alors vraiment ils n'ont pas la gueule croche juste sur un bord, ils ont la gueule croche sur les deux bords.

Je veux savoir, parce que cela m'apparaît tout à fait fondamental . . . parce que si nous vous avons compris, lorsque nous avons suggéré fortement au gouvernement de modifier sa position face aux paiements, c'est que votre compréhension et notre compréhension nous avaient donné à entendre: si le gouvernement fédéral veut faire une politique de transport, qu'il subventionne les compagnies de chemins de fer. Le projet de loi C-155 découle de ce raisonnement qui va à l'encontre des recommandations Gilson. Alors pouvons-nous nous entendre entre Québécois pour dire que le projet de loi C-155 est une mesure de transport? Puis, un jour, il faudra arriver à la même compréhension si on veut arriver à une politique nationale, de Vancouver à Halifax.

**Le président:** Monsieur Proulx.

**M. Proulx:** À ce sujet, vous nous avez très bien compris. Nous semblons être sur la même longueur d'onde: c'est une politique de transport, je le répète. Il est certain qu'elle a des répercussions très importantes sur l'agriculture, un peu comme toutes sortes de politiques ont assez souvent des répercussions sur un autre secteur. La très grande majorité des agriculteurs canadiens appuie le versement de subventions aux compagnies ferroviaires. Nous avons toujours dit et sommes à même de le prouver que 85 p. 100 des organismes agricoles étaient d'accord sur ce premier principe, soit de subventionner les chemins de fer, peut-être pas pour les mêmes raisons, mais le résultat demeure le même. Pour la très grande majorité des gens, cela voulait dire moins de distorsions.

**Le président:** Une dernière question monsieur Tessier.

**M. Tessier:** Une autre question tout aussi fondamentale, particulièrement en Saskatchewan où les producteurs sont véritablement des producteurs de céréales, on oppose la notion d'agriculture industrielle et on s'oppose fermement à évoluer dans le sens de l'agriculture industrielle pour tenter de conserver la ferme familiale. C'est une des impossibilités. Si on parle d'économie, si on parle de concurrence au niveau international, si on parle d'exportation, si on parle d'un bon revenu pour le producteur, pouvez-vous transmettre le message à nos amis de l'Ouest que le choix est peut-être difficile à faire, mais il est assurément à faire. Au Québec, au fait, nous l'avons fait.

**Le président:** Monsieur Proulx.

**M. Proulx:** Jusqu'à maintenant, nous avons transmis le message aux autres organismes agricoles; nous avons fait notre travail; vous avez aussi une partie du message à transmettre. Si vous faites votre part, le message sera probablement compris par tous.

## [Traduction]

to say that producers consider the Crow rate to be a transportation measure. For them, it is essentially an agricultural measure that they do not even want to share with other producers. Also, each province sees things differently. If you talk to B. C. Rail, they will say: "Pay the producers because this is an agricultural measure". But, on the other hand, the important thing to be paid is our deficit. They have their nose out of joint not only on one side, but on both.

I would like to know, because it seems to me absolutely fundamental . . . because if we have understood you, when we strongly recommended that the government change its position concerning payments, your understanding and our understanding led us to believe: if the federal government wants to create a transportation policy let it subsidize the railway companies. Bill C-155 is a result of this reasoning, which is contrary to the Gilson recommendations. So can we agree among Quebecers that Bill C-155 is a transportation measure? Then, one day, we will have to see things in the same light if we want a national policy, from Vancouver to Halifax.

**The Chairman:** Mr. Proulx.

**Mr. Proulx:** On that matter, you have understood us very well. We seem to be on the same wavelength. I repeat, it is a transportation policy. It is certain that there will be major repercussions in agriculture, just as all kinds of policies often have repercussions in other sectors. The vast majority of Canadian farmers support the payment of subsidies to railway companies. We have always said, and can prove, that 85% of agricultural organizations were agreed on this basic principle of subsidizing the railways, maybe not for the same reasons, but the results are the same. For most people, this means fewer imbalances.

**The Chairman:** One last question, Mr. Tessier.

**Mr. Tessier:** Another fundamental question, particularly in Saskatchewan where producers are really grain producers, the idea of industrial farming is strongly opposed and the idea of moving toward industrial farming is firmly rejected in favour of retaining the family farm system. It is one of the obstacles. If we talk about economy, of international competition, of export, if we talk about a good income for the producer, could you convey the message to our friends in the west that the choice is perhaps a difficult one but it nevertheless has to be made. In Quebec, in fact, we have made our choice.

**The Chairman:** Mr. Proulx.

**Mr. Proulx:** So far, we have conveyed the message to other agricultural organizations; we have done our job; you also have part of the message to transmit. If you do your part, the message will probably be understood by everyone.



## [Text]

**M. Tessier:** J'espère seulement qu'on ne crée pas une autre association dans l'Ouest.

**M. Proulx:** Il y en a déjà plusieurs, monsieur Tessier.

**Le président:** Merci, monsieur Tessier.

Mr. Hargrave. Five minutes, please.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, before I start I would like an interpretation or a clarification, if I may, either from you as the chairman or from Mr. Proulx. And that is in the use, in the English translation, of the term 'breeders'. Is it fair to assume that you are referring to grain producers in your term—in English anyway—'breeders'? Do you really mean this? I think you mean what we generally refer to as grain producers. Is that a fair interpretation . . . or are you referring only to livestock?

**Mr. Dumais:** Maybe we should check with the . . .

Il faudrait vérifier la traduction.

**Mr. Hargrave:** Do you mean livestock producers?

**M. Dumais:** Il faudrait vérifier la version anglaise.

• 1050

**Mr. Hargrave:** May I proceed?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, I want to make some remarks . . .

**Le président:** Un instant, s'il vous plaît.

Monsieur Latreille.

**M. Marcel Latreille (vice-président, Association professionnelle des meuniers du Québec):** Monsieur le président, le mot *breeder* signifie éleveur.

And maybe for translation purposes, I can . . . by 'breeder' we mean producer—livestock producer.

**Mr. Hargrave:** Thank you.

**The Chairman:** I think we have that cleared up.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, and to the witnesses, I would like to make some general comments about hogs and the hog industry in the west—especially in Alberta—and in Quebec. Over the last . . . well ever since the surplus-grain era in the late 1960s we have seen a very dramatic change in the west's production of hogs, especially in Alberta.

Briefly, we went from a period where our western barley was selling three bushels for \$1. That changed very abruptly, after that surplus era, to one bushels for \$3. With that abrupt change, our hog industry changed very dramatically. Essentially, we lost our dominant position—I am speaking now primarily of Alberta. At one time we were the leading producer in Canada. We lost that position, not directly to your

## [Translation]

**Mr. Tessier:** I just hope that they do not create another association in the west.

**Mr. Proulx:** There are already several, Mr. Tessier.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Tessier.

Monsieur Hargrave, cinq minutes, s'il vous plaît.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président. Monsieur le président, avant de commencer, je voudrais une interprétation ou un éclaircissement, si je peux, soit de vous à titre de président ou de M. Proulx. Il s'agit de l'utilisation, dans la traduction anglaise, de l'expression «breeders». Est-il juste de supposer que vous faites allusion aux producteurs de céréales dans votre expression—en anglais du moins—«breeders»? Est-ce vraiment ce que vous voulez dire? Je pense que vous voulez dire ce que nous appelons généralement les producteurs de céréales. Est-ce une interprétation juste . . . ou faites-vous allusion seulement au bétail?

**M. Dumais:** Peut-être devrions-nous vérifier cela auprès du . . .

The translation should be checked.

**M. Hargrave:** Est-ce que vous voulez dire les éleveurs?

**Mr. Dumais:** The English version should be checked.

**M. Hargrave:** Puis-je continuer?

**Le président:** Oui.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, j'aimerais faire certaines observations.

**The Chairman:** One moment, please.

Mr. Latreille.

**M. Marcel Latreille (Vice-président of the Association professionnelle des meuniers du Québec):** Mr. Chairman, the word "breeder" means *éleveur*.

Et peut-être aux fins de traduction, je peux . . . par «breeder» on veut dire «producer»—«livestock producer».

**M. Hargrave:** Merci.

**Le président:** Je pense que le problème est réglé.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, et les témoins, j'aimerais faire quelques remarques générales sur les porcs et l'industrie du porc dans l'Ouest—surtout en Alberta—et au Québec. Depuis . . . depuis l'époque, où il y avait des surplus de grain, vers la fin des années 60, nous avons vu des modifications dramatiques dans la production de grain dans l'Ouest, surtout en Alberta.

Bref, on est passé d'une période où l'orge de l'Ouest se vendait à \$1 les trois boisseaux. Cela a changé tout à coup, après cette période se vendait \$3 le boisseau. Ce changement subit a entraîné une modification radicale de notre industrie du porc. En principe, nous avons perdu notre position dominante—je parle maintenant surtout de l'Alberta. À une certaine époque, nous étions le principal producteur au

[Texte]

Province of Quebec, although that now appears to be the case, but to the corn belt in the United States—for obvious reasons.

But let me come quickly up to date and remind all of us in this committee and the witnesses, that right now, of course, Alberta has essentially one market, and that is in the Provinces of Alberta and British Columbia. Only 3% of our production goes to Japan for that export market. Another 7% goes into the American market in the extreme west and northwest of the United States when, for market purposes, we are able to get into that market. That is essentially what happens to Alberta's hog production now—and most of the production from western Canada.

Let me say very emphatically that no Alberta hogs move east of the Province of Saskatchewan, with one very tiny exception. And that is some spot-market trading of Alberta hogs that do find their way into New York city. That is irregular and a only a very small portion. Otherwise no Alberta hogs are exported or moved east of the Province of Saskatchewan.

**The Chairman:** Question, please, Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** I insist, and if you had been on our meetings in the four western provinces it would be quite apparent, that Bill C-155 does not address, what has become known as the 'livestock hurt'. And I insist that we do not infringe on your markets for hogs.

My question, Mr. Chairman, is: Are you really serious that there is a threat to your markets in hogs? You have expanded enormously here. You are now the leading hog producer in Canada by far—I think you produce something like 37% of all the hogs. Are you serious, that we in Alberta or in the west, can destroy or hurt that market in some way?

**Le président:** Qui veut répondre à la question? Monsieur Proulx.

**M. Proulx:** On est persuadé que la production est menacée. Nous en avons la preuve, avec chiffres à l'appui. Elle aurait déjà été menacée si la première version avait été approuvée. C'est donc pour cela qu'on s'est tellement battu.

On a beau dire que ça ira du nord au sud ou de l'est à l'ouest, mais que ça aille ou que ce soit, dans l'économie actuelle, dans le système économique actuel, on doit s'en tenir à la loi de l'offre et de la demande. Lorsqu'on formule une demande, c'est-à-dire lorsqu'on continue de produire, c'est à ce moment-là que tout le système tombe et que tout le monde fait faillite!

Si tu donnes des avantages extraordinaires à un groupe de producteurs par rapport à un autre dans le but de concevoir

[Traduction]

Canada. Nous avons perdu cette position, qui n'a pas été prise directement par la province de Québec, bien que cela puisse paraître maintenant le cas, mais par la région du maïs aux États-Unis—pour des raisons évidentes.

Mais permettez que j'arrive rapidement à aujourd'hui et que je rappelle à tous les membres du Comité et aux témoins, qu'à l'heure actuelle, bien entendu, la production de l'Alberta est orientée essentiellement vers un seul marché et que ce dernier se trouve dans la province de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Seulement 3 p.100 de notre production est acheminée vers le Japon pour ce marché d'exportation. Une autre fraction de 7 p.100 est dirigée vers les marchés américains dans l'extrême ouest et le nord-ouest des États-Unis quand nous sommes en mesure de pénétrer ce marché. C'est essentiellement vers ce marché qu'est acheminée la production de porcs de l'Alberta à l'heure actuelle—et la plus grande partie de la production de l'ouest du Canada.

Je me permets de dire très clairement qu'aucun porc de l'Alberta n'est transporté à l'est de la Saskatchewan, à quelques rares exceptions près, soit quelques porcs d'Alberta qui sont vendus au comptant et se retrouvent à New York. Cela se fait de façon irrégulière et sur une très petite échelle. Autrement, aucun porc d'Alberta n'est exporté ou transporté à l'est de la Saskatchewan.

**Le président:** Une question, s'il vous plaît, monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** J'insiste et si vous avez assisté à nos réunions dans les quatre provinces de l'Ouest, vous auriez constaté clairement que le projet de loi C-155 ne tient pas compte de ce que nous appelons le préjudice à l'industrie du bétail. Et j'insiste pour dire que nous ne portons pas atteinte à votre marché de porc.

Ma question, monsieur le président, est la suivante: croyez-vous sérieusement que votre marché de porcs soit menacé? Vous êtes considérablement agrandis ici. Vous êtes maintenant le principal producteur de porcs au Canada et, de loin—je pense que vous produisez quelque chose comme 37 p. 100 de tous les porcs. Croyez-vous sérieusement que nous, en Alberta, ou dans l'Ouest pouvons détruire ce marché ou lui faire du tort de quelque façon?

**The Chairman:** Who would like to answer that question? Mr. Proulx.

**Mr. Proulx:** We are convinced that production is threatened. We have proof, with figures to support it. It would already have been threatened if the first version had been approved. This is why we have fought so hard.

One may well say that it will go from north to south or from east to west, but wherever it goes, in the present economy, in the current economic system, we have to stick to supply and demand. When we formulate a demand, that is, when we continue to produce, it is then that the system fails and everyone goes bankrupt.

If you give special benefits to one group of producers and not to another, in order to produce certain products, you



**[Text]**

des produits donnés, tu lui permets de baisser son coût de production et par le fait même d'offrir un produit à meilleur coût. C'est la notion d'être sur un même pied d'égalité afin de produire et d'aller chercher les marchés à partir de ton efficacité. C'est pour cela qu'on s'est battu et c'est contre cela qu'on continuera de se battre. Dès qu'on crée une forme de distorsion, c'est à ce moment que tout le système déjà établi est renversé. Il n'y a plus d'équité possible entre les producteurs agricoles.

Pour les chiffres qui nous ont été fournis, je vous ferai remarquer que ce ne sont pas des chiffres qui ont été lancés en l'air, il s'agit de chiffres fournis par le gouvernement lui-même. Ils servent d'exemple—et je vais vous en signaler un, entre autres, puisqu'il est question de porc. Avec la première politique qui a été proposée, pour un producteur, qu'il soit de l'Est ou de l'Ouest, produisant 5,000 porcs par année, il y avait une différence de coût de production de \$63,700 en faveur du producteur de l'Ouest où s'appliquait la nouvelle politique.

A partir de cela, même si vous avez une industrie porcine à la fine pointe—et tout le monde est d'accord là-dessus—et qu'il existe une différence de \$63,700 pour une production de 5,000 porcs, comment voulez-vous que les gens de l'Est soient à même de concurrencer un producteur de l'Ouest sur les marchés? Cela devient absolument impossible.

C'est pour cela qu'on se dit voués à la disparition. Le consommateur veut acheter un produit au meilleur prix possible. Par contre, si tu prends l'argent de tous les contribuables canadiens pour favoriser une région en particulier sur des points comme celui-là, c'est inacceptable! C'est contre cela qu'on mène une si grosse bataille. C'est la même chose au niveau des autres productions, moins évidentes dans certains cas, mais qui détiennent toujours un avantage qui détruit toute compétition possible entre les producteurs.

Je le répète encore une fois, on ne s'est jamais opposés au développement de l'agriculture, bien au contraire! Nous sommes tous des agriculteurs qui ont intérêt à développer l'agriculture. Puisque nous vivons tous dans le même pays, on devrait donner la chance à tout le monde de fournir des denrées alimentaires, et ce, avec des chances égales pour tous.

**Le président:** Merci.

Thank you, Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Have I time for another short question?

**The Chairman:** No. I have to move on, Mr. Hargrave. Maybe at the end, if there is time, I will try to come back to you.

**Mr. Hargrave:** Well, I hope so.

**Mr. Neil:** A point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Mr. Proulx mentioned government figures which substantiated what he is saying. I wonder if he would be prepared to table those figures with the committee so we can have a look at them.

**Le président:** Monsieur Proulx.

**[Translation]**

enable that group to lower its production costs and thereby offer a product at a better price. That is the notion of being in an equal position to produce and look for markets in accordance with your efficiency. This is why we have fought, and shall continue to fight against it. The moment there is an imbalance, the entire established system is upset. Equity is no longer possible among agricultural producers.

As far as the figures we have been given are concerned, I would like to mention that these are not figures that have been thrown into the air. They have been provided by the government itself. They can be used as an example and I am going to give one, among others, since it concerns hogs. With the first policy that has been suggested, for a producer in eastern or western Canada who produces 5,000 hogs a year, there was a difference in production costs of \$63,700 in favour of the producer in the west where the new policy was applicable.

So, even if you have a very refined hog industry—and everyone would agree that you do—and there is a difference of \$63,700 in production costs for 5,000 hogs, how do you expect people in eastern Canada to compete with a western producer on the market? It is absolutely impossible.

This is why we have vowed to get rid of it. The consumer wants to buy a product at the best possible price. On the other hand, if you take money from all Canadian taxpayers and use it for the benefit of a particular region for reasons such as that, it is unacceptable. This is what we are fighting so strongly against. The situation is the same where other types of production are concerned, though in some cases it is less obvious. Other producers have advantages that make any kind of competition among producers impossible.

Let me repeat, we have never been opposed to agricultural development. On the contrary! We are all farmers who have an interest in developing agriculture. Since we all live in the same country, we should give everyone an equal opportunity to supply foodstuffs.

**The Chairman:** Thank you.

Merci, monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Ai-je le temps de poser une autre question?

**Le président:** Non. Nous devons avancer, monsieur Hargrave. Peut-être à la fin, s'il reste du temps, je vous redonnerai la parole.

**M. Hargrave:** Je l'espère.

**M. Neil:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Neil.

**M. Neil:** M. Proulx a cité des chiffres officiels qui étayent ses affirmations. Je me demande s'il accepterait de déposer ces chiffres pour que nous puissions les examiner?

**The Chairman:** Mr. Proulx.

[Texte]

**M. Proulx:** On peut déposer ce document n'importe quand, mais il doit vous être facile de vous le procurer. Il s'agit du Rapport du sous-ministre de l'Agriculture, M. Yvan Jacques. Ce sont les chiffres des économistes du ministère de l'Agriculture.

**The Chairman:** Mr. Neil.

**Mr. Neil:** It might be easier for Mr. Proulx to arrange to let us have the figures than having to go through his department of agriculture. He apparently has them so, certainly, he should be able to table them with this committee.

**The Chairman:** If you have the figures, Mr. Proulx, we would appreciate your tabling them with us. If not, I will get the clerk to get the specific reference.

**Mr. Proulx:** We will table them with the committee.

**The Chairman:** Mr. Proulx has agreed to table them.

Je vous remercie.

Monsieur Ostiguy, cinq minutes, s'il vous plaît.

**M. Ostiguy:** Merci, monsieur le président.

Je poursuivrai dans le même ordre d'idées que mon collègue M. Hargrave, au sujet de la production de porc.

Lors de notre visite dans l'Ouest canadien, on nous a dit à maintes reprises que si la production porcine s'était déplacée, par exemple, de l'Alberta vers le Québec, c'était dû à de nombreuses subventions qui avaient été accordées par le gouvernement du Québec aux producteurs de porc. Pour l'information du Comité, et pour le bénéfice de l'enregistrement du compte rendu, pourriez-vous nous dire si c'est véridique et quelle a été l'apport des subventions du gouvernement du Québec pour aider l'augmentation de la production porcine au Québec, au détriment de l'Alberta, par exemple?

• 1100

**Le président:** Monsieur Dumais.

**M. Dumais:** Les programmes qui peuvent influencer la production porcine sont des programmes publics bien connus. On se réfère probablement à ce moment-ci au Programme d'assurance-stabilisation des revenus dans le domaine de l'industrie porcine. Toutefois, il serait peut-être bon de signaler qu'au moment où l'industrie porcine s'est développée, ce programme-là n'était pas en place. Il a été mis en place après que l'industrie porcine eût atteint le degré de développement qui nous accordait cette part du marché canadien qui est actuellement la nôtre.

Il serait important, de plus, de signaler que les subventions provinciales dans le domaine de la production porcine, il n'y a pas que le Québec qui en verse. Il y a quelques années, le gouvernement de l'Alberta a versé, sur un plan ad hoc, une somme de 17 dollars par tête de porc qui avait été produite. On a également mentionné la diminution de la production porcine en Alberta. Je pense qu'il faudrait analyser tout le phénomène de la production de ce qu'on appelait les *in and out*, c'est-à-dire les gens qui de temps à autre produisaient du porc lorsque le prix du grain était bas et, lorsque le prix du grain était élevé,

[Traduction]

**Mr. Proulx:** We can let you have this document any time, but it must be easy for you to get hold of. It is a report by the Deputy Minister of Agriculture, Mr. Yvan Jacques. The figures were drawn up by Department of Agriculture economists.

**Le président:** Monsieur Neil.

**M. Neil:** Il serait peut-être plus facile si M. Proulx dépose les chiffres que si nous devons passer par le ministère de l'agriculture. Il semble les avoir avec lui, il pourrait bien les déposer.

**Le président:** Si vous avez les chiffres, monsieur Proulx, nous vous serions reconnaissants si vous acceptiez de les déposer. Sinon, je demanderai au greffier d'obtenir la référence précise.

**M. Proulx:** Nous les déposerons.

**Le président:** M. Proulx accepte de déposer les chiffres.

Thank you.

Mr. Ostiguy, five minutes, please.

**Mr. Ostiguy:** Thank you, Mr. Chairman.

I shall continue along the same lines as my colleague, Mr. Hargrave, and talk about hog production.

When we were in western Canada, we were told time and again that if hog production had moved, for example, from Alberta to Quebec, it was due to the numerous subsidies given to Quebec hog producers by the Quebec government. For the information of the committee and so that it can be recorded in the minutes, would you tell us if this is true and what contribution the Quebec government subsidies made to the increase in Quebec hog production, to the detriment of Alberta, for example?

**The Chairman:** Mr. Dumais.

**Mr. Dumais:** The programs that can influence hog production are well known public programs. What is probably being referred to here is the insurance program to stabilize income in the hog industry. However, it should be pointed out that at the time when the hog industry was developing, that program did not exist. It was established after the hog industry had developed and had taken that share of the Canadian market that is now ours.

It is also important to point out that Quebec is not the only province to grant provincial subsidies for hog production. Several years ago, the Government of Alberta, through an ad hoc program, paid a \$17 subsidy for each hog produced. The decline in hog production in Alberta was also mentioned. I think that this requires an analysis of the entire production phenomenon that has been called "in and out", that is, people who produced hogs from time to time when the price of grain was low, and when grain prices rose, returned to grain production and abandoned hog production. How can one



## [Text]

revenaient à la production du grain et abandonnaient la production porcine. Comment peut-on maintenir une infrastructure en termes d'abattage et d'approvisionnement en aliments pour animaux qui soit efficace, quand les producteurs font de la production une année, qu'ils en sortent le lendemain et qu'ils s'y adonnent à nouveau l'année suivante!

Regardons ce qui s'est produit aux États-Unis. Là aussi tout le phénomène des *in and out* dans la production, dans le domaine du porc, est disparu. Je crois que la croissance de la production de l'industrie porcine au Québec et sa décroissance dans l'Ouest sont véritablement attribuables au fait qu'ici, dans l'Est, on a développé une infrastructure permanente, avec des producteurs de porc professionnels, structure qui pouvait devenir efficace parce que les producteurs pouvaient investir à long terme vu que la production était là. Dans l'Ouest, par contre, ce qui leur a beaucoup nui, entre autres, c'est ce phénomène-là. Ce n'est pas nécessairement propre à l'Ouest canadien; c'est beaucoup plus un phénomène nord-américain.

**Le président:** Monsieur Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Merci, monsieur Dumais.

Voici ma deuxième question. Au bas de la page 6 de votre mémoire, vous dites que de plus, la loi permettra dorénavant, après son adoption, d'ajouter d'autres cultures et produits à la liste, par décret du conseil des ministres. Préférez-vous que d'autres, éventuellement..., et il est toujours question de l'avenir, naturellement, puisqu'il y a cent ans que le *Crow* existe, donc on peut prendre un autre cent ans pour le modifier, préférez-vous, dis-je, si des modifications étaient apportées, que cela se fasse par amendement à la loi plutôt que par décret? Si on utilise les amendements à la loi, cela devient public, bien sûr, et cela peut être discutable. Quel est votre opinion quant à l'ajout de certains produits dans l'avenir?

**Le président:** Monsieur Proulx.

**M. Proulx:** On préférerait, certainement, puisque cela doit être inclure quelque part dans la loi, que ce soit par voie d'amendements.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Merci, monsieur le président. Que le temps passe vite!

**Le président:** Oui. Soyez bref, s'il vous plaît.

**M. Ostiguy:** Vous avez dit que certains produits avaient été ajoutés à la liste. Lors d'une entrevue qu'accordait M. Dumais, le 5 mai à Radio-Canada, lors de l'émission «Présent», et que j'ai écouté d'ailleurs, il disait: On n'a pas d'intérêts vitaux d'impliqués dans le fait que d'autres productions, surtout celles qui ont été identifiées jusqu'à maintenant, soient ajoutées. Est-ce dire que vous acceptez celles qui ont été ajoutées? Est-ce que vous en accepteriez d'autres, puisque vous avez dit, et je vous cite:

On ne mènera pas une bataille dramatique là-dessus parce que nous ne produisons pas ce genre de produits ici.

**Le président:** Monsieur Dumais.

## [Translation]

possibly maintain an effective infrastructure for slaughtering and supplying animal feed with hog farmers that produce one year, quit the next day and begin producing again the following year!

If we look at what has happened in the United States, we see that there too the "in and out" phenomenon in the area of hog production has entirely disappeared. I believe that the increase in the production of the hog industry in Quebec and its decline in the west are basically attributable to the fact that here in the east we have developed a permanent infrastructure, with professional hog producers, a structure that could become effective because producers could invest in the long term since the production was there. In the west, on the other hand, one of the things that seriously hindered them was this phenomenon we have referred to. It is not necessarily unique to the Canadian West; it is more a North American phenomenon.

**The Chairman:** Mr. Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** Thank you, Mr. Dumais.

Here is my second question: On the bottom of page 6 of your brief, you say that moreover, after its adoption, the Act will permit other crops and products to be added to the list, by Cabinet decree. Would you prefer that others eventually, and of course, we are still talking about the future, since the *Crow* has existed for 100 years and so it might take us another hundred years to amend it, would you prefer, as I was saying, to see the changes made through amendments to the Act rather than by decree? If we use amendments to the Act, it becomes public, of course, and that may be questionable. What is your opinion regarding the addition of certain products in the future?

**The Chairman:** Mr. Proulx.

**Mr. Proulx:** We would certainly prefer, since this must be included somewhere in the Act, that this be done by way of amendment.

**The Chairman:** This will be your last question, Mr. Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** Thank you, Mr. Chairman. The time goes so quickly!

**The Chairman:** Yes. Please be brief.

**Mr. Ostiguy:** You mentioned that certain products had been added to the list. In an interview that Mr. Dumais on the program "Présent" on Radio Canada on May 5, which I heard, he said: Our vital interest are not affected by the fact that other products, especially those that have been specified thus far, may be added. Does this mean that you accept that these products have been added? And would you accept other products, since you said, and I quote:

We will not wage a major battle on this issue since we do not produce these types of products here.

**The Chairman:** Mr. Dumais.

## [Texte]

**M. Dumais:** Eh bien, je vois que vous portez beaucoup plus d'attention à certaines choses qu'à d'autres, monsieur Ostiguy!

**M. Ostiguy:** Oui, en effet.

**M. Dumais:** Il y a des produits qui font partie de la liste que l'on retrouve ici et auxquels on porte moins d'intérêt qu'à d'autres. Cependant, il y en a quand même qui suscitent une certaine inquiétude.

Par exemple, dès que l'on parle de l'huile végétale, avec laquelle on fabrique la margarine qui concurrence le beurre, les producteurs laitiers sont toujours inquiets à ce sujet-là. Nous avons souligné ce phénomène qui nous semble dangereux, à savoir d'ajouter continuellement des produits à la liste, et notre crainte est la suivante: la part des fonds dont disposeront dorénavant les compagnies ferroviaires dans le but de leur accorder une marge de manoeuvre pour influencer d'autres tarifs seront peut-être utilisés pour abaisser les tarifs sur le transport des viandes. Donc, on se demande où mène cette logique? Si certains produits bénéficient du tarif préférentiel, alors que d'autres ne l'ont pas, cela créera-t-il un désavantage pour ceux qui ne l'ont pas? A ce moment-là, on commence à en ajouter à la liste, mais où s'arrêtera-t-on? Le jour où on aura inclus tous les produits végétaux, quelle logique appliquera-t-on pour empêcher d'ajouter les produits animaux? Il se créera, à ce moment-là, des distorsions entre les produits végétaux et les produits animaux et on ne finira plus d'en ajouter à la liste. On se retrouvera finalement avec des produits qui vont directement nous concurrencer même si ce n'est pas très évident pour les produits qui sont là aujourd'hui.

Je vous signalerai qu'à cet effet, nos inquiétudes sont renforcées par le fait qu'on a constaté, au cours des derniers mois, que le Canadien Pacifique avait annoncé qu'il abaissait le tarif pour le transport des animaux vivants de l'Ouest vers l'est du Canada. Ils accorderont, dorénavant, des tarifs substantiellement améliorés pour le transport des animaux vivants. C'est cette logique surtout qui nous semble inquiétante et qui nous porte à dire: eh bien, s'il faut mettre un frein quelque part et s'il faut que les gens paient pour leur transport, pourquoi ajouter des produits à la liste même si ceux qui sont déjà là ne deviendront pas nécessairement demain matin une menace vitale pour l'intérêt de l'agriculture.

**Le président:** Merci, monsieur Ostiguy.

Mr. Neil, five minutes, please.

**Mr. Neil:** Thank you very much, Mr. Chairman. I listened with interest to the presentation and I can understand the concern of your group as to the impact on the Quebec producers. We just went through two weeks of hearings in western Canada and I can assure you that the producers and the farm organizations there are just as concerned about survival as you are about the survival of your producers. Time after time, we heard in the presentations from individuals and from groups, with respect to five times the Crow on their operation, indications that the farmer could not survive at that level.

I think I would like to say that if you go back in history to the Crow rate—back to 1897—it is a statutory rate. It is not a

## [Traduction]

**Mr. Dumais:** Well, I see that you are far more attentive to some things than others, Mr. Ostiguy!

**Mr. Ostiguy:** Yes, indeed.

**Mr. Dumais:** There are some products that appear on the list we have here that are of less concern to us than others. However, there are some that do worry us.

For example, whenever we talk of vegetable oil that is used to manufacture margarine, which competes with butter, dairy producers are always worried. We have drawn attention to this question of continually adding products to the list because it appears to us to be dangerous, and our fear is the following: the share of funds that the railway companies will henceforth receive in order to give them room to manoeuvre to influence other rates may be used to lower the rates for the transport of meat. We are wondering where this kind of logic will lead to? If certain products benefit from a preferential rate while others do not, will this create a disadvantage for those in the latter group? If we then begin adding to the list, where do we stop? Once we have added all the crops, how can we logically prevent the addition of animal products? That would create discrepancies between crops and animal products and then we will never finish adding to the list. We may then end up with products on the list that do compete with us directly, even if it is not obvious for those products are on the list today.

I would point out in this regard that our concern is reinforced by the fact that over the last few months, Canadian Pacific announced that it was lowering the rate for transporting livestock from western to eastern Canada. They will henceforth be granting substantially improved rates for the transport of livestock. This is the kind of logic that worries us and that leads us to say: if there has to be a stop somewhere and if people have to pay for their transport costs, then why add products to the list even if those that area already there will not necessarily become a threat to vital agricultural interests tomorrow morning?

**The Chairman:** Thank you, Mr. Ostiguy.

Monsieur Neil, cinq minutes s'il vous plaît.

**M. Neil:** Merci beaucoup, monsieur le président. J'ai écouté avec intérêt la présentation et je peux comprendre la préoccupation de votre groupe au sujet des effets sur les producteurs québécois. Nous venons de faire deux semaines d'audiences dans l'Ouest du Canada et je peux vous assurer que les producteurs et les organisations agricoles là-bas se préoccupent tout autant de leur survie que vous vous préoccupez de la survie de vos producteurs. Chaque fois, nous avons entendu dans les présentations des personnes et des groupes, au sujet des effets de la majoration par cinq du tarif du Nid-de-Corbeau sur leur exploitation, des indications que l'agriculteur ne pourra pas survivre à ce niveau.

Je pense que je voudrais dire que si vous remontez dans l'histoire jusqu'au tarif du Nid-de-Corbeau —jusqu'en 1897—



## [Text]

subsidy. And to take this away would have as much impact, I would suggest, as taking away your feed freight assistance and your corn competitive formula—which some people in the west suggest give the people in central Canada an unfair advantage.

You indicated that 85% of the agricultural organizations support 'pay the railways'. I would question that figure. The United Grain Growers, for example, representing between 96,000 and 100,000 of the 150,000 grain producers in western Canada, has suggested 'pay the producer', rather than 'pay the railway'.

I have two questions—one with respect to adding new grains to the Crow rate. There is a possibility of expansion of agricultural lands in northern Alberta and British Columbia; it is minimal. The new grains being talked about are grains produced on land that was producing grains which fell within the Crow rate statute. If these new grains are not allowed to move at the statutory rate, you will have a situation—and it was impressed upon us time and time again—that the farmers will go back into grain production. Where you are utilizing the same number of acres to produce crops, is it not fair that these crops should be allowed to move at the statutory rates in order that the farmer in western Canada can diversify?

• 1110

**M. Dumais:** Mais quelle est la logique quand on développe une production et lorsque l'on dit: pour développer cette production il faut que les frais de transport soient assumés par d'autres que ceux qui acheminent le grain. C'est cela que l'on questionne! Parce que le raisonnement que vous venez d'élaborer à propos de certains autres produits végétaux, pourquoi ne le feriez-vous pas aussi à propos de la viande? Lorsque vous dites qu'il est difficile de sortir des produits des Prairies pour les acheminer vers les marchés... ce que vous dites à propos des produits végétaux est également vrai à propos des produits animaux. D'autre part, si vous dites qu'il faut étendre à d'autres produits végétaux les tarifs préférentiels parce qu'il n'y aura pas de diversification de l'agriculture dans cette direction-là, le même raisonnement vaut également pour les produits animaux. Et on peut ne pas s'arrêter là. Où arrêter la liste des produits que l'on va rendre éligibles aux subventions? C'est cela que l'on questionne, et on se dit: tant qu'à réviser les accords du Nid-de-Corbeau et à s'orienter dans une direction où une partie plus grande des frais de transport sera payés par les expéditeurs, nous suggérons de ne pas ajouter de nouveaux produits à la liste, et non pas d'empêcher les producteurs de l'Ouest de diversifier leur production. Cela, c'est une toute autre question. Que la production dans l'Ouest se diversifie... tant mieux pour les producteurs de l'Ouest; cependant, si pour le faire il faut absolument des subventions fédérales, à ce moment-là, que ces subventions soient accessibles à tous les producteurs du Canada.

## [Translation]

il s'agit d'un taffif établi en vertu de la Loi. Il ne s'agit pas d'une subvention. A vrai dire, ce tarif aurait autant d'effet à mon avis, que d'abolir votre aide au transport de la nourriture pour animaux et votre formule concurrentielle pour le maïs, que certaines personnes dans l'ouest considèrent comme donnant aux gens du centre du Canada un avantage injuste.

Vous avez indiqué que 85 p.100 des organisations aricoles appuient les versements aux compagnies ferroviaires. Je m'interroge sur ce chiffre. Les *United Grain Growers*, par exemple, qui représentent entre 96,000 et 100,000 des 150,000 producteurs de céréales de l'ouest du Canada, ont proposé des paiements aux producteurs plutôt qu'aux compagnies ferroviaires.

J'ai deux questions, l'une au sujet de l'inclusion de nouvelles céréales dans le tarif du Nid-de-Corbeau. Il existe une possibilité d'étendre les terres agricoles dans le nord de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, elle est minime. Les nouvelles céréales qui sont produites sur des terres qui produisaient des céréales incluses dans la Loi du tarif du Nid-de-Corbeau. Si on ne permet pas le transport de ces nouvelles céréales du tarif statutaire, vous aurez une situation, et on nous l'a dit de nombreuses fois, où les agriculteurs retourneront à la production de céréales. Là où vous utilisez le même nombre d'acres pour produire des récoltes, n'est-il pas juste que ces récoltes puissent être transportées aux taux prévus par la loi afin que les agriculteurs de l'Ouest du Canada puissent diversifier leur production.

**Mr. Dumais:** What logic is there to developing one type of production and then saying: to develop this type of production, the transportation costs must be paid by people other than those who are sending the grain? That is what we are questioning! Why not apply the same argument that you have just given for certain crops to meat? When you say that it is difficult to get products from the Prairies out to their markets... what you say about crops is also true of animal products. Furthermore, if you say that the preferential rates must be extended to other crops or there will not be any diversification of agriculture in that direction, the same reasoning could also be applied to animal products. And we cannot stop there. Where do you end the list of products that will be eligible for subsidies? That is what we are questioning and we say: once we are revising the Crow's Nest Pass agreements and want to have a larger share of transport costs paid by those who are sending their products to market, we suggest not adding new products to the list. We are not suggesting that western producers be prevented from diversifying their production. That is an entirely different question. Let western production diversify... all the better for western producers. However, if this cannot be done without federal subsidies, then these subsidies should be available to all Canadian producers.

[Texte]

[Traduction]

• 1115

Si on donne X dollars la tonne pour aider sous une forme ou sous une autre telle production végétale dans une région du pays, pourquoi cette aide-là ne serait-elle pas accessible pour la même production végétale dans les autres régions du pays? C'est cela qui est la logique si le gouvernement fédéral veut aider à la diversification de l'agriculture. Que le gouvernement fédéral aide à la diversification de l'agriculture partout, tant mieux. Si vos problèmes sont de cet ordre-là, examinons-les, mais ne faisons pas de politiques spéciales pour l'Ouest et qui ne s'appliquent que dans l'Ouest, parce qu'alors il n'y a pas d'équité inter-régionale à ce niveau-là.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Neil. Mr. Dubois.

... Cinq minutes!

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président. Parfait, monsieur le président, j'ai ma montre pour vérifier également.

Monsieur le président, j'aimerais adresser ma question à M. Dumais, si vous le permettez monsieur Proulx, à moins que vous ne vouliez répondre vous-même.

Dans le mémoire, à la page 5, vous dites que vous tenez à signaler que la proposition de verser la subvention soit aux producteurs, soit aux compagnies de chemins de fer, suivant le choix des producteurs, est pour vous tout aussi inacceptable que la proposition Gilson ou la position initiale du ministère des Transports.

Vous savez, on a beaucoup entendu parler à Ottawa et dans quelques provinces de l'Ouest, pas dans toutes les provinces, parce que la question n'a pas été nécessairement posée... de ce que l'on appelle la liberté de choix. Certains amendements que l'on devrait avancer... et je dois vous dire tout de suite que cette proposition-là vient de l'honorable Don Mazankowski qui est l'ancien ministre des Transports dans le gouvernement de M. Joe Clark. On a su également que cette proposition-là, de liberté de choix, a été endossée par le nouveau leader conservateur au pays, dans une lettre qu'il a envoyée à un de mes confrères, M. Gourde, qui va être ici cet après-midi, lettre dans laquelle il endosse personnellement, le nouveau chef du Parti conservateur, dis-je, la notion de liberté de choix.

M. Dumais, qu'en pensez-vous? J'aimerais que vous nous donniez plus de commentaires sur la notion du libre choix. Est-ce que selon vous ce n'est pas le paiement aux producteurs qui va être définitivement choisi?

**Le président:** Monsieur Dumais.

**M. Dumais:** Oui. Effectivement, c'est l'analyse que l'on a développée assez brièvement ici dans le mémoire et sur laquelle on peut s'étendre un peu plus. Effectivement l'idée à laquelle on s'est opposés avec le plus de véhémence dans tout ce débat-là c'est l'idée qu'éventuellement une subvention émanant du gouvernement fédéral prise à même les taxes de l'ensemble des Canadiens, subvention destinée à aider au transport du grain, aboutisse éventuellement dans les poches de gens qui ne transporteraient pas le grain, le transformeraient localement en alimentant des animaux, et à notre avis, si vous dites aux producteurs qu'ils ont le choix entre, s'ils transportent leur

If X dollars a tonne in one form of assistance or another is granted for a particular crop in one region of the country, why should that assistance not be available for the same crop in other regions of the country? That must be the logic if the federal government wants to promote agricultural diversification. If the federal government wants to help diversify agriculture throughout the country, all the better. If those are your problems, let us examine them, but let us not create special policies for the west that only apply in the west, because then different regions in the country will no longer be equal.

**Le président:** Merci, monsieur Neil. Monsieur Dubois.

Five minutes.

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman. Certainly, Mr. Chairman, I have my watch here so that I can check the time.

Mr. Chairman, I would like to address my question to Mr. Dumais, if you will allow me, Mr. Proulx, unless you wish to answer yourself.

On page 5 of your brief, you stress that the proposal to pay the subsidy either to the producers or to the railway companies, at the choice of the producers, is for you as unacceptable as the Gilson proposal or the Department of Transport's initial position.

You know, there has been a lot of talk in Ottawa and in several western provinces, not all the provinces because the question has not necessarily been raised, about what is being called free choice. Certain amendments that should be put forward and I should tell you that this proposal comes from the Honourable Don Mazankowski, who was Minister of Transport in the government of Joe Clark. We have learned that this free choice proposal has been endorsed by the new leader of the national Conservative Party in a letter that he sent to one of my colleagues, Mr. Gourde, who will be here this afternoon, a letter in which the new leader of the Conservative Party, as I was saying, personally endorses the idea of free choice.

Mr. Dumais, what do you think of this? Could you give us some additional comments on the idea of free choice? In your opinion, is it not a payment to the producers that will be finally be chosen?

**The Chairman:** Mr. Dumais.

**Mr. Dumais:** Yes, that is in fact the analysis that was developed somewhat concisely in the brief and on which I could elaborate a little further. The idea that we have opposed most vehemently throughout this debate is the possibility that a federal government subsidy taken from taxes paid by all Canadians, a subsidy intended to assist the transportation of grain, may end up in the pockets of people who would not transport the grain but would transform it locally into animal feed. In our opinion, if you say to producers that they have a choice between paying the subsidy to the railways if they transport the grain and keeping it if they do not, it comes to



## [Text]

grain, faire verser la subvention aux chemins de fer, et sinon, conserver la subvention... cela donnerait comme résultat exactement la même chose du point de vue de ce qui nous préoccupe, à savoir la compétitivité dans le domaine de l'élevage comme dans les propositions initiales du rapport Gilson. On a toujours dénoncé cette chose-là comme étant artificielle, en ce sens qu'il nous semble inadmissible qu'une subvention destinée à l'aide au transport des céréales serve finalement au développement de l'élevage et d'un élevage subventionné par le fédéral. Et cette subvention ne serait accessible qu'aux producteurs d'une seule province.

Alors, effectivement, nous partageons l'analyse que vous avez vous-même un peu élaborée dans votre question.

**M. Dubois:** Donc si je comprends vous êtes certainement contre cette proposition de liberté de choix.

**M. Dumais:** Tout à fait.

**Le président:** Votre dernière question, très brièvement s'il vous plaît.

**M. Dubois:** Monsieur Dumais, que pensez-vous de la situation du statu quo? Il y a des gens, dernièrement, qui nous ont suggéré de garder le statu quo. J'ai noté dans une page d'un mémoire que j'ai vu, un mémoire du gouvernement du Québec qui nous est arrivé ce matin, que l'on nous dit que l'on devrait garder le statu quo. Qu'est-ce que vous pensez de cela, monsieur Dumais?

**Le président:** Monsieur Dumais.

**M. Dumais:** Il ne nous appartient pas à nous de la Coalition de commenter, ou de justifier de quelque façon que ce soit les interventions d'un membre de la Coalition en dehors de la Coalition. Quant au document auquel vous vous référez, je pense que tous les membres de la Coalition ont un point de vue très clair à ce niveau-là. Le ministre de l'Agriculture doit expliquer les choses qu'il met de l'avant.

Pour ce qui est de la Coalition il a toujours été très clair que nous n'avons pas voulu adopter, dans ce dossier-là, une attitude obstructionniste en ce sens qu'on a toujours dit qu'il ne nous apparaît pas déraisonnable de dire qu'après 95 ans il faille modifier une entente qui date d'aussi longtemps. Et si on a toujours dit, même si du point de vue de notre stricte intérêt, les intérêts du Québec dans le domaine agricole, que le statu quo ne nous défavoriserait pas, on a toujours dit aussi: bon, s'il faut le bien-être de l'ensemble de la population faire des modifications de ce côté-là, on ne s'y opposera pas. Cependant notre préoccupation a toujours été ceci, à savoir que les modalités des changements ne soient pas néfastes, de notre point de vue.

Je pense que c'est l'opinion qu'a toujours véhiculée la Coalition, et qu'elle véhicule dans le mémoire que vous avez devant vous. Cela est toujours le point de vue de la Coalition.

**M. Dubois:** Merci.

**Le président:** Madame Côté, cinq minutes.

**Mme Côté:** Merci, monsieur le président..., et merci aussi pour votre générosité quant au temps.

## [Translation]

exactly the same thing from the point of view of our concern, which is competition in the area of cattle raising, as in the initial proposals of the Gilson report. We have always denounced this as being artificial, in the sense that it seems to us inadmissible that a subsidy intended to help transport grain should in the end be used for the development of cattle raising, and cattle raising that is already subsidized by the federal government. And that subsidy would only be available to producers in one province.

So in fact we do subscribe to the analysis that you yourself outlined in your question.

**Mr. Dubois:** So if I understand correctly, you are definitely against this proposal for free choice.

**Mr. Dumais:** Absolutely.

**The Chairman:** Your final question, very briefly, please.

**Mr. Dubois:** Mr. Dumais, what do you think of the status quo? There have been some people recently who have suggested that we maintain the status quo. I noticed on one page of a brief I saw, a brief from the Government of Quebec, that came to us this morning, that we are being told to keep the status quo. What do you think of that, Mr. Dumais?

**The Chairman:** Mr. Dumais.

**Mr. Dumais:** It is not the business of the coalition to comment on or to justify in any way the comments of a member of the coalition outside the coalition. As for the document to which you are referring, I think that all members of the coalition have a clear position, and that is that it is up to the Minister of Agriculture to explain the positions he puts forward.

As for the coalition, it has always been very clear that we have never wanted to adopt an obstructionist attitude. We have always said that it is not unreasonable, after 95 years, to want to amend an agreement that goes back so long. And even if, from the point of view of our own strict interests, the interests of Quebec in the area of agriculture, the status quo would not put us at a disadvantage, we have always said: if the welfare of all Canadians requires that changes be made, we are not opposed. However, our concern has always been that the implementation of these changes should not be harmful from our point of view.

I think that this is the opinion that the coalition has always put forward, and the one that is put forward in the brief that you have before you. This is still the coalition's point of view.

**Mr. Dubois:** Thank you.

**The Chairman:** Mrs. Côté, five minutes.

**Mrs. Côté:** Thank you, Mr. Chairman. Thank you for the generous time you have allowed me.

[*Texte*]

Monsieur le président, si vous me le permettez je voudrais adresser ma question à M. Dumais . . .

**Le président:** Je suis aussi généreux avec vous qu'avec tous les autres.

**Mme Côté:** Justement! Je voulais aussi signifier votre équité et votre justice dans le partage du temps. Je vous remercie.

Alors, monsieur le président, si vous le permettez, ma question s'adresserait à M. Dumais, et fait suite aux propos justement que vous venez de tenir quant aux positions dissidentes dans la Coalition. Mon simple commentaire là-dessus serait ceci: que le gouvernement du Québec, par la voix du ministre de l'Agriculture ou du ministre des Transports, a été un intervenant extrêmement important dans la Coalition, et hier, nous entendions aux Nouvelles et c'est ce que nous avons lu ce matin dans les journaux, qu'il fallait conserver . . . *keep the Crow*. Ceci n'était qu'un commentaire, vous pourrez ajouter quelque chose, si vous le désirez, après que j'aurai posé ma question.

Lors de nos auditions dans l'Ouest et dans les différentes provinces, nous avons entendu des commentaires extrêmement favorables au paiement aux producteurs pour la raison suivante: ce paiement aux producteurs aurait permis non seulement et peut-être dans une certaine mesure la diversification de l'agriculture, autant pour la production animale que pour la production céréalière, mais surtout aurait servi au mode de transport.

• 1125

Nous avons eu des représentations très fermes de l'Association du camionnage et de certains usagers de transport de céréales par camion aux élévateurs, sur des distances pouvant aller jusqu'à 100 et 200 milles. Alors c'est toute une industrie qui est en voie de développement et il semble qu'à certains endroits, ce soit un mode de transport beaucoup plus efficace et, même si c'est à un prix beaucoup plus élevé, beaucoup plus rentable, pour les producteurs de céréales et les utilisateurs des élévateurs.

Même si les producteurs payaient un montant un peu plus élevé pour le transport par camion, plusieurs favoriseraient ce mode de transport et l'utiliseraient.

**Le président:** Avez-vous une question, madame?

**Mme Côté:** Ma question: que pense M. Dumais des possibilités de transport, par camion, des céréales dans l'Ouest?

**Le président:** Monsieur Dumais.

**M. Dumais:** Nous n'avons rien contre le transport par camion, c'est tout ce que je peux vous dire. S'il est plus efficace et moins coûteux, il appartient aux producteurs de décider du mode de transport qu'ils utiliseront.

D'autre part, à propos de votre préambule, il est important de souligner à nouveau que tous les organismes membres de la Coalition appuient le mémoire.

**Mme Côté:** Je vous remercie pour vos commentaires. J'en prends bonne note.

[*Traduction*]

Mr. Chairman, with your permission, I would like to address my question to Mr. Dumais.

**The Chairman:** I am as generous with you as I am with the others.

**Mrs. Côté:** Precisely! I also wanted to point out how fair you have been sharing out the time. Thank you.

With your permission, Mr. Chairman, my question is addressed to Mr. Dumais and follows up on what you have just said about dissident positions within the coalition. The only comment I have to make is this: the Government of Quebec, as represented by the Minister of Agriculture or the Minister of Transport, has been an extremely important partner in the coalition, and yesterday, we heard on the news and this morning we read in the papers that we should "keep the Crow". This was only a comment. You may reply, if you wish, after I have asked my question.

During our hearings in the west and in various provinces, we heard comments strongly in favour of payments to producers for the following reason: such payments would allow for a certain degree of diversification both in animal production and in grain production, but essentially they would be used to pay for transportation.

We have had very firm representations from the Trucking Association and from those who use trucks to transport grain to elevators, over distances that can reach 100 or 200 miles. So an entire industry is being developed and it seems that in some places it is a much more efficient mode of transportation—even if the cost is much higher—and much more profitable for grain producers and users of elevators.

Even though producers were paying a little more for transport by truck, a number preferred this mode of transport and used it.

**The Chairman:** Do you have a question, madam?

**Mrs. Côté:** My question is: what does Mr. Dumais think of the possibility of transporting grain by truck in the west?

**The Chairman:** Mr. Dumais.

**Mr. Dumais:** We have nothing against transport by truck, that is all I can tell you. If it is more efficient and less costly, it is up to the producers to decide on what mode of transport they will use.

Furthermore, regarding your preamble, it should be stressed once again that the member organizations of the coalition support the memorandum.

**Mrs. Côté:** Thank you for your comments. I will take note of them.



## [Text]

Ma deuxième question: Est-ce que le paiement aux producteurs aurait favorisé l'industrie du camionnage ou aurait répondu davantage à certains besoins?

**M. Dumais:** La Coalition a toujours voulu éviter de s'improviser spécialiste en matière de transport et je crains un peu que votre question n'ait tendance à vouloir nous entraîner sur cette pente. Je ne parle pas au niveau des intentions, mais si on essayait de s'y engager, on pourrait fort bien se faire rabrouer en disant: Ecoutez, parlez nous des questions agricoles et ne devenez pas des spécialistes des modalités de transport dans l'Ouest entre les chemins de fer et le camionnage.

Ce qui nous intéresse, c'est qu'il n'y ait pas de subvention versée pour le transport qui serve à développer l'industrie de l'élevage pour du grain qui n'est pas transporté. Compte tenu de votre travail dans l'Ouest, je suis convaincu que vous êtes beaucoup plus renseignés par les gens de l'Ouest et beaucoup plus en mesure de juger que nous-mêmes de toutes ces questions extrêmement complexes, dans lesquelles la Coalition a toujours voulu éviter de s'engager. Nous voulons discuter des répercussions sur l'agriculture et non pas nécessairement des modalités de transport.

**Mme Côté:** Merci.

**Le président:** Merci, madame Côté.

Monsieur Dion.

**M. Dion:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais d'abord souhaiter la bienvenue dans la région de Québec au Comité permanent des transports, le comté de Portneuf étant une région très proche de la ville de Québec. Je souhaite la bienvenue aussi au nouveau ministre des Transports qui, par sa présence, nous démontre tout son intérêt. Son premier voyage à titre de ministre des Transports montre bien tout l'intérêt qu'il porte à ce débat.

Comme M. Dubois a posé la plupart de mes questions, je m'en tiendrai à deux questions seulement. Dans l'Ouest, lors de notre visite, plusieurs comités, et en particulier le *Prairie Farm Committee Coalition* nous a suggéré fortement—et tout cela à cause de craintes, de perturbations, des changements du tarif du Nid-de-Corbeau—une clause de révision, après trois ans. J'aimerais simplement avoir vos commentaires, et ce sera ma première question.

Ma deuxième question concerne l'augmentation des tarifs. Si on regarde le projet de loi C-155, cela équivaut à peu près à deux fois en 1985-1986 et à cinq fois en 1991-1992, selon vous. Est-ce que ceci vous semble raisonnable et équitable et pourrait permettre quand même à l'Ouest, surtout en Saskatchewan, une période de transition assez équitable pour les producteurs de la Saskatchewan? Ceux-ci nous ont fait vraiment sentir que changer le tarif du Nid-de-Corbeau signifierait la faillite pour beaucoup de petits fermiers, compte tenu que les prix du grain sont présentement très bas.

J'aimerais avoir vos commentaires sur ces deux points: la clause de révision après trois ans et l'équité concernant l'augmentation des coûts de tarif.

**Le président:** Monsieur Proulx.

## [Translation]

My second question: would payments to producers favour the trucking industry or rather meet certain needs?

**Mr. Dumais:** The coalition has always wanted to avoid playing the role of expert in transport matters and I am a little afraid that your question tends to want to lead us in that direction. I am not talking about intentions, but if we were to get involved, we could easily be told: listen, stick to agricultural questions and do not claim to be experts in matters concerning the pros and cons of rail and truck transport in the west.

What we are concerned with, is that no transport subsidy be used for grain that is not transported, thereby serving to develop the livestock industry. Given your work in the west, I am certain that you are much better informed by westerners and in a much better position than we to deal with all these extremely complex issues, in which the coalition has always wanted to avoid getting involved. We want to discuss the impact on farming and not necessarily the modes of transport.

**Mrs. Côté:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mrs. Côté.

Mr. Dion.

**Mr. Dion:** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to welcome the Standing Committee on Transport to the Quebec City region, since the riding of Portneuf is not far from Quebec City. I would also like to welcome the new Minister of Transport, who, by his presence, shows that he is concerned with these issues. His first trip as Minister of Transport demonstrates his interest in this debate.

Since Mr. Dubois has already asked most of the questions, I will ask only two. In the west, during our visit, several committees, and in particular the *Prairie Farm Committee Coalition* strongly suggested—all because of the fear and disturbance over changes in the Crow rate—a review clause, after three years. I would simply like to hear your comments, and this will be my first question.

My second question concerns the rate increases. If you look at Bill C-155, these would amount to about double in 1985-1986 and five times in 1991-1992, according to you. Does this seem reasonable and fair to you and would it still allow the west, especially in Saskatchewan, a sufficient transition period for Saskatchewan producers? They have really made us feel that changing the Crow rate would result in bankruptch for many small farmers, given that grain prices are currently very low.

I would like to hear your comments on these two points: the clause prescribing review after three years and the fairness of the rate increases.

**The Chairman:** Mr. Proulx.

[Texte]

**M. Proulx:** Je vais répondre à une partie de votre question; Mario Dumais pourra peut-être compléter.

Quand vous parlez de révision, vous voulez dire essayer la politique de paiement aux producteurs, puis on révisera après; est-ce que c'est dans ce sens-là?

**M. Dion:** Non, non, au sujet des subventions aux compagnies ferroviaires, laissez-moi vous dire que notre position, la mienne en tout cas, est très très claire; maintenant qu'on a décidé de verser les paiements aux compagnies ferroviaires, ma position est inchangéable.

**Le président:** Monsieur Dumais.

**M. Dumais:** Je ne suis pas sûr que l'on comprenne très bien le sens de votre question parce que chaque fois que l'on a entendu parler de révision, après trois ans, c'est de la recommandation présentée par le *Prairie Farm Committee Coalition* qui favorise un paiement aux producteurs et ne parle que d'une possibilité de révision. Autrement dit, il suggère d'essayer le tarif et de prévoir une révision trois ans après l'application du tarif. Je ne sais pas si c'est le sens de votre question. De toute façon, nous croyons que le Parlement peut en tout temps modifier toute loi. Il n'y a aucune garantie qu'un projet de loi ne sera jamais modifié ni qu'il demeurera éternellement ce qu'il était au moment de son adoption.

Lorsque nous avons parlé de révision après trois ans, c'était dans le contexte du rapport Gilson qui propose: payons aux producteurs, essayons cette méthode, puis on verra après trois ans. Nous avons toujours dit: faisons extrêmement attention de mettre en place des modalités qui occasionneront des problèmes irrémédiables ou encore un changement d'orientation. C'est une question tellement importante qu'il ne s'agit pas de faire des essais, puis de se corriger après. Si je comprends bien le sens de votre intervention, à propos du *Prairie Farm Committee Coalition*, mais peut-être que je ne la comprends pas très clairement non plus . . .

**Le président:** Merci.

**M. Dion:** Monsieur le président, une précision.

**Le président:** Très brièvement.

**M. Dion:** Toujours concernant le paiement aux compagnies ferroviaires. Dans le mémoire du *Prairie Farm Committee Coalition*, au début il favorise le producteur mais il nous demandait, si on payait aux chemins de fer, de prévoir une clause de révision après trois ans. Ils nous disaient que beaucoup de fermes allaient faire faillite sous l'impact socio-économique de la région.

**M. Dumais:** Il est évident que nous ne pouvons pas nous opposer au projet de révision après trois ans de l'application du tarif. D'ailleurs, le Parlement peut toujours modifier une loi.

**M. Dion:** Vous n'avez pas répondu à ma deuxième question. La deuxième question était: est-ce que cela vous semble équitable . . . deux fois, cinq fois, le tarif du Nid-de-Corbeau, pour 1991-1992?

**M. Dumais:** Effectivement, l'accroissement des montants que seront appelés à payer les producteurs de l'Ouest, pour le transport des grains, même avec la proposition actuelle du

[Traduction]

**Mr. Proulx:** I will answer part of your question; perhaps Mario Dumas could answer the rest.

When you talk about review, you mean trying the policy of paying producers, and then later reviewing it; is it in that sense?

**Mr. Dion:** No, no, regarding payments to railway companies, let me say that our position, mine in any case, is very very clear; now that it has been decided to make payments to the railway companies, my position cannot shift.

**The Chairman:** Mr. Dumais.

**Mr. Dumais:** I am not sure that the meaning of your question is very clear since every time the question of review after three years has been raised, it has been the recommendation submitted by the *Prairie Farm Committee Coalition* which favours a subsidy to producers and mentions only one possibility of review. In other words, it proposes trying the rate and providing for a review three years after the rate is applied. I do not know whether that is the meaning of your question. In any case, we feel that Parliament can at any time amend any act. There is no guarantee that a bill will never be amended and will remain forever in the form in which it was passed.

When we talked about review after three years, it was in the context of the Gilson report, which proposes: let us pay the producers, let us try this method, then we will see after three years. We have always said: let us be very careful not to include provisions that cause irreparable problems or a change in direction. It is an issue of such importance that it is not a question of trying something out, then correcting it later. If I understand correctly the meaning of your question, with regard to the *Prairie Farm Committee Coalition*, but maybe I do not understand it very clearly either.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Dion:** Mr. Chairman, one comment.

**The Chairman:** Very briefly.

**Mr. Dion:** Still concerning payments to railway companies. In the memorandum of the *Prairie Farm Committee Coalition*, at the beginning it favours the producer but it asked us, if the railways were to be paid, to include a clause calling for review after three years. They said that many farms would go bankrupt because of the socio-economic impact on the region.

**Mr. Dumais:** It is obvious that we cannot be against the proposal to provide for review three years after the rate is imposed. In any case, Parliament can always amend an act.

**Mr. Dion:** You have not answered my second question. The second question was: does it seem fair to you . . . double, five times the Crow rate for 1991/1992?

**Mr. Dumais:** Indeed, the increase in the amounts that western producers will have to pay for the shipment of grain, even under the federal government's current proposal, is quite



## [Text]

gouvernement fédéral, est assez énorme. Les agriculteurs de l'Est comprennent la réticence des agriculteurs de l'Ouest à payer autant. C'est normal, c'est une augmentation du coût de production.

Maintenant il faut comprendre que, étant donné qu'à l'heure actuelle, si on dit qu'ils paient \$5, que ça coûte \$25, même s'ils ne paient que 3 p. 100 d'inflation sur les \$25, cela fait 75 cents sur \$5, ce qui fait déjà un pourcentage extrêmement élevé. Alors il y a le jeu du déficit actuel et de l'inflation qui s'appliquerait non seulement sur ce qu'ils paient mais sur le déficit, et il est tout à fait compréhensible qu'ils se défendent, puis qu'ils essaient d'en payer le moins possible.

• 1135

On s'intéresse aussi à des questions comme la survie de la ferme familiale et lorsqu'il est question de grandes entreprises industrielles à ce niveau-là, nous y sommes attentifs également. Toutefois, le fait de faire face à l'inflation même s'il leur sera demandé de payer une garantie et qu'ils ne débourseront pas plus de 3 p. 100 de l'inflation, ne nous apparaît pas déraisonnable.

**Le président:** Merci, monsieur Dion.

Je cède maintenant la parole à M. Bockstael.

**Le vice-président:** Ceci met fin à la période des questions.

Au nom des membres du Comité permanent des transport, je remercie les représentants de la Coalition pour la survie agro-alimentaire au Québec ainsi que les représentants de l'Union des producteurs agricoles. Vos mémoires étaient précis et nous sommes heureux de les avoir reçus. Nous les prendrons en considération lors de l'étude article par article du projet de loi C-155.

Le président me demande de vous transmettre ses félicitations pour les documents que vous avez soumis. Vous avez rendu notre tâche encore plus difficile qu'elle ne l'était au sujet d'un programme très complexe!

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, messieurs.

**Le vice-président:** Dès que vous aurez quitté la table des témoins, messieurs, nous demanderons au président du Conseil des viandes du Canada, section Québec, M. Pierre-Paul Léger et à son adjoint, M. Roland Soucy, de prendre place à la table.

Je vous demanderais de céder la place à M. Léger et aux autres membres qui l'accompagnent.

**The Chairman:** I would like to advise members of the committee, before we begin this session, that there are a couple of television stations that wish to shoot some footage of the committee and they have asked that we remain in our places after we have heard from our next witnesses. So, if members wish to do so, they can stay for two or three minutes after the adjournment.

**Le vice-président:** J'invite le porte-parole principal à identifier ses collègues en commençant par ceux assis à son extrême gauche et ce, successivement, afin de faciliter l'identification au micro.

## [Translation]

staggering. Farmers in the east understand the reluctance of western farmers to pay that much. It is normal, it means higher production costs.

Now you must understand that, given that currently, if they pay \$5, that it costs \$25, even if they pay only 3% inflation on the \$25 that makes 75 cents on top of \$5, which is already a very high percentage. So there is the combination of the current deficit, and it is thoroughly understandable that they should defend themselves and that they should try to pay as little as possible.

We are also concerned with issues such as the survival of the family farm and when it is a question of large industrial firms in this regard we are attentive to that as well. However, the fact of having to deal with inflation, even if they will be asked to pay a guarantee and they will pay no more than 3% of inflation, does not strike us as unreasonable.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Dion.

I now turn to Mr. Bockstael.

**The Vice-Chairman:** This concludes the question period.

On behalf of the members of the Standing Committee on Transport, I thank the representatives of the *Coalition pour la survie agro-alimentaire au Québec* as well as the representatives of the *Union des producteurs agricoles*. Your memorandums were precise and we are pleased to have received them. We will take them into consideration when we study Bill C-155 section by section.

The Chairman has asked me to pass on his congratulations on the documents you have submitted. You have made our work regarding a highly complex program even more difficult.

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, gentlemen.

**The Vice-Chairman:** As soon as you have left the witness table, gentlemen, we will ask the president of the Canadian Meat Council, Québec section, Mr. Pierre-Paul Léger, and his assistant, Mr. Roland Soucy, to take their seats at the table.

I would ask you to make room for Mr. Léger and the other members of his group.

**Le président:** J'aimerais aviser les membres du Comité, avant de commencer cette séance, qu'il y a une ou deux stations de télévision qui désirent filmer le Comité et qu'on nous a demandé de rester à nos places une fois que nous aurons entendu les témoins suivants. Donc, si les membres veulent bien, ils pourront rester pendant quelques minutes après la fin de la séance.

**The Vice-Chairman:** I call on the main spokesman to identify his colleagues, beginning with those seated on his extreme left, and to do so one by one, to facilitate identification on the recording.

## [Texte]

Je vous remercie.

**M. Pierre-Paul Léger (président, Conseil des viandes du Canada (section Québec)):** Monsieur le président, madame, messieurs les membres du Comité permanent des transports, je me présente: Pierre-Paul Léger, président de la section québécoise du Conseil des viandes du Canada. Je représente la firme *Hygrade, La Belle Fermière* au sein du conseil.

Je demanderai à mes collègues de s'identifier eux-mêmes, si vous le voulez bien.

**M. Gaston Labbé:** Gaston Labbé, Abattoir Labbé et fils, St-Georges-de-Beauce.

**M. Pierre Ouellet:** Pierre Ouellet, groupe Salaison Olympia, Saint-Simon.

**M. Roland Soucy:** Roland Soucy, directeur, Conseil des viandes du Canada, section Québec.

**M. André Lemieux:** André Lemieux de H. Saint-Jean et fils, Saint-Hyacinthe.

**Le vice-président:** Merci, messieurs.

Vous pouvez maintenant poursuivre avec la lecture de votre mémoire.

**M. Léger:** Monsieur le président, madame, messieurs les membres du Comité, les membres du Conseil des viandes du Canada, section Québec, sont heureux de répondre à votre invitation et de présenter leur point de vue sur le projet de loi C-155 et plus particulièrement sur tout ce qui entoure le transport des grains de l'Ouest et les accords du Nid-de-Corbeau.

Nous tenons à préciser, dès le départ, que les vues et les préoccupations de la section Québec du Conseil, telles qu'exprimées dans le présent mémoire, n'engage en rien l'opinion des autres sections du Conseil, ni celle de notre organisme sur le plan national.

Permettez-nous d'abord de signaler que le Conseil des viandes est une association des principaux abattoirs et transformateurs de viandes rouges, fondée en 1919, dans le but de promouvoir et d'améliorer tout ce qui touche l'industrie des viandes, tant au niveau national que dans chacune des provinces et de servir comme principal interlocuteur de ce secteur industriel. La section Québec du Conseil se compose de 24 compagnies membres qui abattent et transforment dans leurs 28 établissements plus des trois quarts de toutes les viandes rouges du Québec.

Pour bien saisir l'intérêt que nous portons à ce dossier, il importe également de noter que l'industrie de l'abattage et de la transformation des viandes rouges joue un rôle déterminant dans l'économie du Québec. Avec des ventes de 1.5 milliard de dollars en 1980 (excluant la volaille qui est de l'ordre de 0.3 milliard de dollars), notre secteur se classait au cinquième rang parmi les principales industries manufacturières du Québec. Elle n'était dépassée que par les raffineries de pétrole (3.9 milliards de dollars), les usines de pâtes et papiers (3.5 milliards de dollars), la fonte et l'affinage (1.9 milliard de dollars) et l'industrie laitière (1.7 milliard de dollars).

## [Traduction]

Thank you.

**Mr. Pierre-Paul Léger (President, Canadian Meat Council, Quebec Section):** Mr. Chairman, members of the Standing Committee on Transport, I would like to introduce myself: Pierre-Paul Léger, President of the Quebec Section of the Canadian Meat Council. I represent the firm *Hygrade, La Belle Fermière* on the Council.

If you do not mind, I would like to ask my colleagues to introduce themselves.

**Mr. Gaston Labbé:** Gaston Labbé, Abattoir Labbé et fils, St-Georges-de-Beauce.

**Mr. Pierre Ouellet:** Pierre Ouellet, groupe Salaison Olympia, Saint-Simon.

**Mr. Roland Soucy:** Roland Soucy, Director, Canadian Meat Council, Quebec Section.

**Mr. André Lemieux:** André Lemieux of H. Saint-Jean et fils, Saint-Hyacinthe.

**The Vice-Chairman:** Thank you, gentlemen.

You may now continue with the reading of your memorandum.

**Mr. Léger:** Mr. Chairman, Madam, members of the Committee, the members of the Quebec section of the Canadian Meat Council are pleased to respond to your invitation and to present their point of view on Bill C-155 and more precisely on the entire issue of grain transport from the west and the Crows Nest Pass agreements.

We would like to make clear at the outset that the views and concerns of the Quebec section of the Council are not necessarily those of other sections of the Council, or of the organization as a whole.

Allow me first of all to point out that the Meat Council is an association composed of the principal abattoirs and red-meat processors, founded in 1919 to promote and improve all aspects of the meat industry, both at the national level and in every province, and to serve as the main voice of this industrial sector. The Quebec section of the Council is composed of 24 member companies who slaughter and process in their 28 plants more than three-quarters of all red meats in Quebec.

To grasp fully our interest in this issue, it is important to note that the red-meat slaughtering and processing industry plays a determining role in the Quebec economy. With sales of \$1.5 billion in 1980 (excluding poultry, which accounted for \$0.3 billion) our sector ranked fifth among the major manufacturing industries of Quebec, behind oil refineries (\$3.9 billion), pulp and paper mills (\$3.5 billion), smelting and refining (\$1.9 billion) and the dairy products industry (\$1.7 billion).



## [Text]

L'industrie des viandes rouges a excellé sur les marchés extérieurs au cours des dernières années. L'industrie canadienne de la viande a réalisé en 1982 des exportations de l'ordre de 999.6 millions de dollars presque le milliard, et des importations de 394.9 millions de dollars, pour une balance commerciale positive de 463.5 millions de livres ou 604.7 millions de dollars. Rares sont les denrées agricoles qui génèrent un tel apport de grains à l'étranger. Grâce à l'importance de la production porcine québécoise (4.7 millions de têtes abattues en 1982, ou 37 p. 100 de la production totale du pays) près des deux tiers des performances du commerce extérieur canadien proviennent du Québec. En plus d'être un des principaux exportateurs de porc, le Québec exporte traditionnellement des quantités appréciables de viande de vaches déossées, et de veaux, vers les États-Unis.

L'objectif principal poursuivi par le Conseil des viandes du Canada, section Québec, dans cette démarche, est de veiller à assurer le maintien d'une politique du gouvernement central juste et équitable en matière de transport ferroviaire et plus précisément dans le transport du grain.

Le message qu'apporte notre organisme est de demander au gouvernement fédéral de maintenir l'équilibre économique à travers l'industrie de l'élevage, de l'abattage et de la transformation des viandes dans toutes les régions du pays. Cet objectif s'inscrit parmi d'autres revendications de l'industrie agro-alimentaire canadienne voulant assurer un approvisionnement constant des produits au meilleur prix possible à tous les consommateurs canadiens.

Tel que nous l'avions déjà exprimé en partie dans la lettre envoyée au ministre des Transports, l'honorable Jean-Luc Pepin, en date du 25 janvier 1983, nos principales recommandations concernant la révision des accords du Nid-de-Corbeau se résument ainsi:

1) Accorder les subventions fédérales sur le transport des grains directement aux sociétés ferroviaires et non aux producteurs afin de conserver la libre concurrence.

2) Assurer le maintien de l'équilibre des prix de base des denrées céréalières afin de favoriser leur disponibilité à tous les producteurs et consommateurs canadiens à travers le pays.

• 1145

3) Améliorer le service du transport ferroviaire pour tous les produits agricoles et alimentaires de l'Ouest vers l'Est et vice versa, étant donné la situation géographique particulière de notre grand pays.

4) Laisser aux investisseurs privés le soin de diversifier les productions et les spécialisations dans les régions qui sont propices à chacune.

Dans toutes les considérations relatives aux propositions de changement des politiques de transport il faut, à notre avis, faire en sorte de ne pas déséquilibrer le système économique et les performances que nous avons actuellement, dont en voici quelques éléments:

—l'exportation et les réseaux de distribution déjà en place;  
—les investissements existants dans l'industrie de l'abattage et de la transformation des viandes;

## [Translation]

The red meat industry has excelled on foreign markets over the past few years. In 1982, the Canadian meat industry had exports of \$999.6 million, almost a billion, against imports of \$394.9 million, for a trade surplus of 463.5 million pounds, or \$604.7 million. Few agricultural products generate comparable profits abroad. Thanks to Quebec pork production, 4.7 million head slaughtered in 1982, or 37 per cent of total production in the country, the province accounts for close to two-thirds of Canada's external trade. In addition to being one of the main exporters of pork, Quebec traditionally exports significant quantities of boneless beef, and veal, to the United States.

The main goal of the Canadian Meat Council, Quebec section, in this submission, is to ensure that the federal government maintains a fair and equitable policy regarding rail transport and in particular the transporting of grain.

The intention of our organization is to ask the federal government to preserve an economic balance throughout the livestock breeding, slaughtering and meat processing industry in all regions of the country. This objective is in line with other representations made by the Canadian food industry aimed at ensuring a constant supply of products at the best possible price to all Canadian consumers.

As we have already stated in part in a letter to the Minister of Transport, the Honourable Jean-Luc Pépin, dated January 25, 1983, our main recommendations concerning the review of the Crow's Nest Pass agreements can be summarized as follows:

(1) Paying federal subsidies for the transport of grain directly to the railway companies, and not to the producers, in order to maintain free-market competition.

(2) Ensuring continued balance in the base price of grains so as to make them available to producers and consumers throughout the country.

3) Improve rail transport service for all agricultural and food products shipped from the west to the east and vice versa, given the particular geographic situation of our large country.

4) Leave it up to private investors to diversify their production and specializations in the suitable regions.

With regard to proposals for changes in transport policies, we feel that care must be taken not to upset our current economic system and performance, including such elements as:

—exports and the established distribution systems;  
—existing investments in the slaughtering industry and meat processing;

*[Texte]*

- le haut niveau de productivité de nos usines;
- la main-d'oeuvre spécialisée (plus de 11,000 travailleurs dans l'industrie de la transformation des viandes rouges et volaille au Québec);
- les retombées économiques et la valeur ajoutée (313 millions de dollars au Québec seulement);
- la recherche actuelle en agro-alimentation, considérant les investissements importants du fédéral pour de nouvelles facilités;
- les milieux d'enseignement selon les spécialisations et diverses orientations; et
- l'ensemble de l'industrie de soutien bien établi tels équipement, fourniture, transport, etc.

En guise de conclusion, nous aimerions vous faire remarquer, madame et messieurs du Comité permanent des transports, que les changements apportés par le projet de loi C-155 par rapport au projet original sont de nature à satisfaire certaines de nos préoccupations et à maintenir l'équilibre économique agro-alimentaire dont nous avons fait mention plus haut.

Nous comprenons que l'augmentation des charges pour les frais du transport des céréales dans les prochaines années puisse alarmer les producteurs de l'Ouest. C'est pourquoi nous recommandons que des subventions directes soient versées aux sociétés de transport ferroviaire afin de permettre le libre accès de tous les produits et denrées de base agricole à tous les producteurs canadiens, et cela, dans toutes les régions du pays.

Nous demeurons convaincus que le transport ferroviaire est au coeur des activités économiques du pays. Dans des circonstances normales, les frais du transport des produits seraient à la charge soit du client ou de l'expéditeur, mais étant donné l'importance stratégique, le transport ferroviaire est tel que le gouvernement fédéral se doit d'en assumer la majeure partie.

Nous vous remercions de votre attention, madame et messieurs les membres du Comité des transports et nous demeurons à votre disposition pour répondre à vos questions.

**M. Dubois:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le vice-président:** Oui, monsieur Dubois.

**M. Dubois:** Je serai bref, car je ne veux pas abrégér le temps du Comité.

J'ai ici devant moi un document révisé incluant la liste des témoins. Je vois que le Conseil des viandes du Canada, section Québec, devait comparaître devant nous demain matin. Le groupe qui était censé témoigner à cette heure-là et dont le nom est rayé au crayon noir, est-ce que c'est le ministère de l'Agriculture du gouvernement du Québec? Est-ce bien cela?

**Le vice-président:** Oui, monsieur Dubois. Les représentants du gouvernement du Québec nous ont fait savoir, tard hier, qu'il leur serait impossible de comparaître aujourd'hui. Voilà pourquoi l'horaire a été modifié. Nous avons donc invité les représentants qui sont ici à se présenter ce matin plutôt que demain matin.

**M. Dubois:** Vous a-t-on communiqué cet avis par lettre, par messenger ou quelque chose du genre, à savoir que le gouverne-

*[Traduction]*

- high levels of productivity in our factories;
- specialized manpower (over 11,000 workers in the red meat and poultry processing industry in Quebec);
- economic spinoffs and value added (\$313 million in Quebec alone);
- ongoing research in the agri-food sector, involving large federal investments in new facilities;
- educational institutions for specializations and various fields; and
- the entire well-established support industry, which provides equipment, transport, etc.

To conclude, ladies and gentlemen of the Standing Committee on Transport, we would like to note that the changes made to the original bill by Bill C-155 tend to resolve some of our worries and to maintain the economic balance of the agri-food industry that we mentioned earlier.

We understand that increased transport costs for cereals in coming years could alarm western producers. For this reason we recommend that subsidies be paid directly to railway companies so as to ensure that all agricultural products and basic commodities have free access to all Canadian producers throughout the country.

We remain convinced that Canada's economic activities are based on railway transport. Product transport costs would normally be the responsibility of either the client or the shipper, but in view of the strategic importance of this issue, the federal government is obliged to bear the largest part of the costs.

Thank you for your attention, ladies and gentlemen of the committee. We will be glad to answer any questions.

**Mr. Dubois:** Point of order, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Yes, Mr. Dubois?

**Mr. Dubois:** I will be brief, since I do not wish to take up the committee's time.

I have here before me a revised document, including the list of witnesses. I see that the Canada Meat Council, Quebec section, was to appear before us tomorrow morning. The group that was to appear at that time and whose name has been crossed out, was it the Quebec Department of Agriculture? Am I right?

**The Vice-Chairman:** That is correct, Mr. Dubois. The representatives of the Quebec government notified us late yesterday that they could not appear today. That is why the schedule has been changed. We then invited the representatives who are here to appear this morning rather than tomorrow morning.

**Mr. Dubois:** Did the Quebec government notify us in a letter, or by messenger, or something like that? It was the



*[Text]*

ment du Québec..? Était-ce bien le ministère de l'Agriculture du gouvernement du Québec qui devait comparaître devant nous?

**Le vice-président:** Pour votre information, monsieur Dubois, un représentant du ministère de l'Agriculture nous en a fait part, par téléphone, hier après-midi. Nous avons ici un télégramme, daté du 11 août, du ministère des Transports qui dit ceci:

Veuillez prendre note que, contrairement à ce que nous avons indiqué en juillet, le ministère des Transports du Québec ne fera pas de présentation lors des audiences publiques du Comité permanent des transports qui se tiendront à Québec le 16 août, concernant le projet de loi C-155.

Ce sont les informations que nous avons reçues.

**M. Dubois:** Est-ce que ces deux ministères-là nous ont fait parvenir des mémoires ou désirent nous faire parvenir des mémoires, ou s'ils préfèrent accorder des conférences de presse, comme ils ont fait hier?

**Le vice-président:** Un mémoire a déjà été distribué aux membres avant notre arrivée à Québec.

**M. Dubois:** Provenant du ministère des Transports?

**Le vice-président:** Oui.

**M. Dubois:** Le ministère de l'Agriculture nous a-t-il fait parvenir quelque chose?

**Le vice-président:** Non. Nous n'avons reçu aucun mémoire du ministère de l'Agriculture.

**M. Dubois:** Vous avez reçu l'avis du ministère de l'Agriculture hier après-midi seulement, n'est-ce pas?

**Le vice-président:** Par communication téléphonique.

**M. Dubois:** Par téléphone, au greffier du Comité.

**Le vice-président:** Non, à son assistante, hier matin.

**M. Dubois:** Très bien, merci.

**Le vice-président:** Merci.

Veuillez excuser l'interruption, messieurs. Nous allons maintenant poursuivre avec la période des questions. Le premier intervenant est M. Hargrave et il désire vous poser des questions.

Mr. Hargrave, please.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, and witnesses, I would like in my opening remarks—as briefly as I can, Mr. Chairman—to draw attention to the tremendous importance of the total livestock industry, especially as represented in Western Canada and in the two Provinces of central Canada, that is, Quebec and Ontario, because I think it is a story that does not get proper recognition. I appreciate the presentation of the Eastern Section of the Canada Meat Council, but I think it is worth noting that every fall the Western Cattle Producers send somewhere between half a million and three quarters of a million head of stocker and feeder cattle—mostly calves—to the two provinces, Ontario

*[Translation]*

Quebec Department of Agriculture that was to appear before us?

**The Vice-Chairman:** For your information, Mr. Dubois, a representative of the Department of Agriculture notified us by telephone yesterday afternoon. We have here a telegram dated August 11, from the Department of Transport, that says:

Please note that contrary to our statement in July, the Quebec Department of Transport will make no presentation to the Standing Committee on Transport during its public hearings in Quebec City on August 16 regarding Bill C-155.

That is the information we received.

**Mr. Dubois:** Did those two departments send us briefs, or do they wish to send us briefs, or will they hold a press conference, as they did yesterday?

**The Vice-Chairman:** A brief was distributed to the members of the committee before we arrived in Quebec City.

**Mr. Dubois:** From the Department of Transport?

**The Vice-Chairman:** Yes.

**Mr. Dubois:** Has the Department of Agriculture sent us anything?

**The Vice-Chairman:** No. We have not received a brief from the Department of Agriculture.

**Mr. Dubois:** You received the notice from the Department of Agriculture only yesterday afternoon, is that right?

**The Vice-Chairman:** By telephone.

**Mr. Dubois:** By telephone, to the clerk of the committee.

**The Vice-Chairman:** No, to his assistant, yesterday morning.

**Mr. Dubois:** Fine. Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

Please excuse the interruption, gentlemen. We will now proceed with the question period. Mr. Hargrave is first, and he would like to ask you some questions.

Monsieur Hargrave, s'il vous plaît.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président. Monsieur le président et messieurs les témoins, j'aimerais d'abord, aussi brièvement que possible, monsieur le président, attirer votre attention sur l'importance considérable de l'ensemble de l'industrie de l'élevage, telle qu'elle existe dans l'ouest canadien et dans les deux provinces du centre du Canada, c'est-à-dire au Québec et en Ontario, parce que je crois que cet aspect de la question est négligé. J'ai été heureux d'entendre les vues de la section de l'est du Conseil des viandes du Canada, mais je crois qu'il convient de signaler que, chaque automne, les producteurs de bétail de l'Ouest expédient entre un demi million et trois quarts de million de bouvillons

[Texte]

and Quebec. It is true that most of those go to the Province of Ontario, but some do come to Quebec. That happens every fall. The freight on those, paid by the Western producers, comes right off their selling price and is somewhere between \$7 and \$8 a hundred. They are all shipped live, of course.

Now, also every year, 60% of the fed cattle—that is, finished cattle ready for slaughter—coming out of the Province of Alberta go to what is generally known as 'The Montreal market'. This has been going on for many, many years. That fed-cattle beef that is shipped mostly in refrigerator cars, either in hung carcasses or in boxed beef, is shipped primarily from the major packing plants in Alberta to the city of Montreal and it costs the Western shippers—related back to the owner of the cattle—about \$9 a hundred, from the city of Calgary.

Now, Mr. Chairman, I draw the attention of the witnesses and the committee to this because over many, many years this has been a very good arrangement, mutually developed between the Western cattle producers, the packing industry, the processing industry and the meat brokers—especially in the City of Montreal and also in Toronto, of course. It is a very good arrangement. It has been developed over many, many years and that wholesale price which is arrived at regularly—about once a week in Montreal—is a guideline for most of the cattle prices determined in Western Canada. It has a tremendous influence. I have nothing but good to say about that arrangement. And, if you would let me add very quickly—and I will be getting to my question very quickly—that there are no hot-shot salesmen from Alberta down here pounding on doors, looking for orders for beef. Neither are there buyers from here going out and attending all the auction markets in Western Canada. telephone is picked up at least once a week or more often and by mutual understanding prices are arrived at, and this is a very good mutual arrangement. I think both central Canada and western Canada have benefited enormously from this. The only limiting feature is the cost of moving, either those live cattle or beef, back and forth from west to east. That cost is considerable, it is gradually, but surely, going up all the time and it has always been the full compensatory cost. There is no statutory cheaper rate for that.

• 1155

**The Vice-Chairman:** Mr. Hargrave . . .

**Mr. Hargrave:** Yes.

**The Vice-Chairman:** —I point out that it is a long preamble and I am wondering what question you are going to put and to whom you are going to put it?

**Mr. Hargrave:** I am getting right to my question now.

**The Vice-Chairman:** Yes, thank you.

**Mr. Hargrave:** And thank you for your reminder, Mr. Chairman. But I would like to put this question to the council, and I note that your western counterparts made a presentation in Regina, and so on. But, is the western livestock industry, in

[Traduction]

d'embouche et d'engraissement, des veaux pour la plupart, à ces deux provinces, soit en Ontario et au Québec. Il est vrai que ce bétail est destiné surtout à l'Ontario mais une certaine partie est réservée au Québec. Cela se produit chaque automne. Le coût de transport de ces bovins que paient les producteurs de l'ouest est déduit directement du prix de vente et se situe entre \$7 et \$8 le cent livres. Bien sûr, tous les bovins expédiés sont vivants.

Chaque année, en outre, 60 p. 100 des bovins engraisés, c'est-à-dire les bovins prêts à l'abattage, de la province de l'Alberta sont expédiés à ce qu'on appelle généralement le «marché de Montréal». Ceci se produit depuis de nombreuses années. Ces bovins engraisés sont expédiés surtout dans des wagons frigorifiques, en carcasses suspendues ou en cartons, des grandes salaisons de l'Alberta à Montréal, et il en coûte aux expéditeurs de l'Ouest qui transmettent ces coûts aux propriétaires du bétail, environ \$9 le cent livres, à partir de Calgary.

Monsieur le président, j'aimerais attirer l'attention des témoins et des membres du Comité sur cet aspect parce que cette façon de procéder existe depuis de nombreuses années et elle a été établie conjointement par les producteurs de l'Ouest, les salaisons, l'industrie du conditionnement et les courtiers en viandes, notamment à Montréal mais aussi à Toronto, bien sûr. Il s'agit d'une très bonne entente. Il a fallu de nombreuses années pour établir toutes les modalités et le prix de gros qui est calculé périodiquement, environ chaque semaine à Montréal, sert de point de référence pour la plupart des prix du bétail établis dans l'Ouest. Cette façon de procéder a des répercussions considérables. Je ne peux en dire que du bien. Permettez-moi seulement d'ajouter, brièvement et je passerai ensuite à ma question, qu'il n'y a pas ici de vendeurs hardis de l'Alberta qui frappent aux portes à la recherche de commandes de viande, pas plus que les vendeurs d'ici ne se rendent aux ventes aux enchères dans l'Ouest. Au moins une fois par semaine et parfois plus souvent les prix sont établis conjointement par téléphone et cette façon de procéder est très bonne. Je pense que le Centre et l'Ouest du Canada en ont tiré grand profit. La seule restriction serait le coût de transport du bétail vivant ou du boeuf dans l'Ouest à l'Est et de l'Est à l'Ouest. Ce coût est énorme et il ne cesse d'augmenter progressivement, sans fléchir, et c'est toujours le plein coût compensatoire. Il n'existe pas de tarif statuaire moins élevé pour le transport.

**Le vice-président:** Monsieur Hargrave . . .

**M. Hargrave:** Oui.

**Le vice-président:** —votre préambule est long et je me demande quelle question vous allez poser et à qui elle s'adresse.

**M. Hargrave:** J'arrive justement à ma question.

**Le vice-président:** D'accord, merci.

**M. Hargrave:** Et, merci de me l'avoir rappelé, monsieur le président. Mais j'aimerais poser une question au conseil et je mentionnerai que vos homologues de l'Ouest ont présenté un mémoire à Regina et ainsi de suite. Mais, d'après vous—de



*[Text]*

your own terms—in your own thinking—in some way, providing unfair and inequitable competition to Quebec's livestock industry? I would ask you that because it is perhaps a natural follow-up to my point and my lead-in when I was talking about hogs to the previous witnesses. Is there anything unfair about that arrangement? Has it been working satisfactorily? You pointed out what a tremendous industry you have for the benefit of Quebec here.

**Le vice-président:** Qui veut répondre à cette question? Monsieur Léger.

**M. Léger:** Je vous remercie pour vos commentaires.

La situation telle qu'elle est décrite dans notre mémoire ne représente pas un danger imminent, dès demain ou l'an prochain. Pour nous, elle représente un danger potentiel. Pour nous, l'appât du gain, dans la libre entreprise, peut éventuellement se tourner vers des investisseurs qui pourraient dire: voilà, il y a une situation, ici, favorable à la production porcine et puis, qui dans 5 ans, 10 ans, même 20 ans, pourrait se traduire par une situation économique favorable pour débiter la production dans des régions qui ne sont pas présentement favorables à la production porcine; on l'admet cela. Mais la situation telle qu'elle est décrite dans le projet de loi pourrait devenir potentiellement préjudiciable. Un de mes collègues voudrait ajouter quelque chose à mes commentaires?

**Le vice-président:** Monsieur Lemieux.

**M. Lemieux (membre de l'Exécutif national du Conseil des viandes du Canada):** J'aimerais faire quelques commentaires sur le long préambule de l'intervenant. Je l'entendais dire que les gens de l'Ouest payaient pour le transport de bœuf vers l'Est. Tout ce que je sais, c'est que, à chaque année, il y a des discussions avec les compagnies ferroviaires pour établir les prix de transport du bœuf de l'Ouest à l'Est. Cela est fait par les gens de l'Est. J'ai l'impression que les gens de l'Est en paient beaucoup pour ce transport. Ce qui nous effraie un peu, ce sont les répercussions des changements au tarif du Nid-de-Corbeau par rapport à ces négociations. Tout le débat portant sur le tarif du Nid-de-Corbeau depuis le début semble être un débat sur l'inconnu. On se demande quelles seront les conséquences futures des changements apportés à une politique. Et cela est un changement qui pourrait affecter, dans le fond, le coût du transport d'autres produits vers l'Est, quand on négocie avec les compagnies ferroviaires. Si ces compagnies reçoivent moins de subventions du gouvernement, elles seront peut-être moins souples pour négocier d'autres tarifs. C'est un changement qui peut être extrêmement coûteux pour l'Est. La mise au point que je voulais faire, c'est que le tarif du Nid-de-Corbeau peut affecter plusieurs domaines, peut-être plus que l'on pense.

**The Vice-Chairman:** Mr. Hargrave, continue.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to point out, very briefly, in response to the last gentleman's comments, that of course the cattlemen representatives are involved every year, sometimes twice a year, in these freight discussions. I am sure the member is aware of that. But I would like to come back to another point.

*[Translation]*

votre point de vue—est-ce que l'industrie du bétail de l'Ouest fait, d'une manière ou d'une autre, une concurrence injuste et inéquitable à l'industrie du bétail au Québec? Je vous pose cette question parce que c'est peut-être une suite naturelle à mes propos et à mon introduction, quand je parlais de porcs avec le témoin précédent. Y a-t-il quoi que ce soit d'injuste dans cet arrangement? Fonctionne-t-il de manière satisfaisante? Vous avez souligné que vous avez une industrie extraordinaire qui profite beaucoup au Québec.

**The Vice-Chairman:** Who would like to answer the question? Mr. Léger.

**Mr. Léger:** Thank you for your comments.

The situation that we have described in our brief does not constitute an imminent danger, not for tomorrow or next year. We feel that it is a potential danger. We think that the appetite for profit in free enterprise could eventually result in investors thinking: well, here is a situation that would be good for hog production, and in 5, 10, or even 20 years, we could see an economic situation that would be favourable for starting production in regions that are not now favourable for hog production. We admit that. But the situation as described in the bill could become potentially detrimental. Would one of my colleagues like to add anything to that?

**The Vice-Chairman:** Mr. Lemieux.

**Mr. Lemieux (Member of the National Executive of the Canada Meat Council):** I would like to make a few comments on Mr. Hargrave's long preamble. He said that western producers pay to ship cattle to the east. All I know is that every year there are discussions with the railway companies to set prices for shipping cattle from the west to the east. Those discussions take place with people in the east. It seems to me that people in the east pay a lot of the cost of the shipping. What bothers us is the repercussions of changes in the Crow rate on these negotiations. Since the beginning of the entire debate over the Crow rate, no one seems to know just what it involves. No one knows what the consequences of the changes to the policy may be. And the changes may affect the cost of shipping other products to the east when negotiations take place with the railway companies. If those companies receive fewer government subsidies, they may be less flexible in negotiating other rates. These changes may prove very costly for the east. My point is this: the Crow rate may have much wider-ranging effects than we think.

**Le vice-président:** Monsieur Hargrave, veuillez continuer.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le vice-président. J'aimerais souligner, très brièvement, en réponse aux remarques du dernier intervenant, qu'en effet les représentants des éleveurs de bétail participent tous les ans, parfois deux fois par année, à ces discussions sur le transport. Je suis certain que ce membre

[Texte]

It seems to me that this tremendously important livestock sector in the Province of Quebec is sitting right on top of the best and closest market for the products. That is, primarily, first of all, the Provinces of Ontario and Quebec—the population centres in Canada. And then you are literally right across the river from the most populated area of the United States. That, of course, in terms of total market, is the ultimate. There are times when we may or may not have access to that. But between those markets, do you not feel that you do have a distinct advantage over the western livestock producers, because of your access to those two tremendous market areas?

**Le vice-président:** Monsieur Léger.

**M. Léger:** Comme vous le mentionnez, le déséquilibre dans le transport des grains pourrait éventuellement favoriser les échanges nord-sud plutôt que est-ouest. Notre industrie à l'heure actuelle est la conséquence d'un environnement économique donné. La construction de nos usines a été faite à partir d'emprunts bancaires et d'identification de créneaux bien précis d'un marché; et en changeant les données économiques de base dans l'environnement, il est évident que cela entraînera un déséquilibre. Vous mentionnez les marchés potentiels possibles du sud et également l'approvisionnement potentiel du sud. C'est un échange économique qui pourrait se réaliser, mais on voudrait vous faire remarquer que déjà les exportations canadiennes ou même celles de notre province sont décidées pour l'Extrême-Orient, le Japon ou le Sud... Alors, ce que l'on pourrait éventuellement gagner de ce côté-là, est quand même assez marginal.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, cela conclut les questions posées par M. Hargrave.

Je prends la liberté de faire une mise au point, au sujet de la demande de clarification faite par M. Dubois. Notre secrétaire vient de m'aviser qu'hier soir, très tard, le greffier officiel de ce Comité a été averti par téléphone, dans sa chambre, que le gouvernement du Québec, le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation avait laissé un paquet au bureau. Ce paquet a été réclamé ce matin, c'est un mémoire de 96 pages envoyé par Jean-Pierre Gagnon secrétaire particulier adjoint, et nous le faisons photocopier en ce moment pour le distribuer à tous les membres. Alors, nous ne l'avons pas encore, parce que la seule copie est à la photocopie, mais il sera distribué.

**M. Dubois:** Monsieur le vice-président, est-ce qu'il y avait une lettre avec cela, expliquant les raisons pour lesquelles le ministère de l'Agriculture ne pouvait pas..., à cause d'engagements ou d'empêchements, ou quoi que ce soit... Juste une carte d'affaires?

**Le vice-président:** À ma connaissance, nous avons cette carte d'affaires avec le mémoire.

**M. Dubois:** Merci.

[Traduction]

du conseil en est au courant. Mais j'aimerais revenir sur un autre point.

Il me semble que le secteur du bétail, qui est tellement important dans la province de Québec, se trouve juste à côté du marché le plus avantageux et le plus proche pour ses produits. Il s'agit, en premier lieu, des provinces de l'Ontario et du Québec, les grands centres de population au Canada. Ensuite, on n'a littéralement qu'à traverser un fleuve pour atteindre la région la plus peuplée des États-Unis. Dans l'ensemble du marché, ces régions sont de loin des plus intéressantes. Il se peut que pendant certaines périodes nous n'ayons pas accès à ces régions. Mais dans ces marchés, ne sentez-vous pas que vous jouissez d'un avantage marqué en comparaison des producteurs de bétail de l'Ouest, étant donné que vous pouvez atteindre ces deux marchés énormes?

**The Vice-Chairman:** Mr. Léger.

**Mr. Léger:** As you say, the unbalanced situation with regard to the transport of grain could eventually lead to an increase in north-south trade rather than east-west. Right now our industry is the product of a specific economic environment. Our plants were built with bank loans and through the identification of specific market openings; obviously, if basic economic conditions are modified, the economic environment will suffer. You mention the potential markets to the south and potential supplies from the south. Such trade is a possibility, but I would like to point out that Canadian exports and even those from our provinces are allocated to the Far East, Japan, or the south. Thus the potential benefits there are fairly limited.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. That concludes Mr. Hargrave's questions.

I would like to take this opportunity to clear up the matter raised by Mr. Dubois. I have just been informed that very late last night the official clerk of this committee was notified by telephone that the Quebec Department of Agriculture, Fisheries and Food had left a package at the office. The package was picked up this morning, and proved to be a 96 page brief submitted by Jean-Pierre Gagnon, the Assistant Special Secretary. We are now running off copies for all the committee members. We do not have it as yet, since the only copy is being copied, but it will be distributed.

**Mr. Dubois:** Mr. Vice-Chairman, was there a letter with the package, explaining why the Department of Agriculture could not... because of commitments or obstacles or something... was there just a business card?

**The Vice-Chairman:** To my knowledge, the business card was received along with the brief.

**Mr. Dubois:** Thank you.



## [Text]

**Le vice-président:** Alors je continue maintenant avec un autre député, M. Lorne Nystrom, député néo-démocrate de Yorkton—Melville en Saskatchewan. Il va maintenant poser des questions.

Monsieur Nystrom s'il vous plaît, dix minutes.

**M. Nystrom:** Même pas dix minutes, monsieur le président..., même pas dix minutes?

**Une voix:** Bienvenue au Québec!

**M. Nystrom:** Merci beaucoup! Merci beaucoup, monsieur le président. M. Hargrave de l'Alberta a mentionné que, ici à Québec, vous n'êtes pas à une grande distance de New York ou Boston aux États-Unis et vous avez certains avantages en raison de cela.

• 1205

Dans l'Ouest canadien, nous avons le même problème, mais à l'inverse, pour ce qui est de notre blé. Les producteurs de la Saskatchewan se trouvent beaucoup plus loin des marchés, des ports et des bateaux que les autres producteurs du monde entier. Nous connaissons aussi le problème de la concurrence massive avec les autres pays. Je cite en exemple les États-Unis, l'Argentine, l'Australie et la France où on accorde de grandes subventions aux producteurs de blé.

Pour toutes ces raisons, le taux du Nid-de-Corbeau est très, très important pour nous, de l'Ouest canadien. Je vais vous poser une très courte question. Préférez-vous, comme on le conseille ici, au Québec, garder le statu quo, c'est-à-dire l'ancienne formule que nous avons gardée pendant plusieurs années ou préférez-vous, au contraire, les recommandations qui ont été faites ici ce matin?

**Le vice-président:** Monsieur Lemieux, s'il vous plaît.

**M. Lemieux:** Je vais répondre à votre question, monsieur Nystrom.

Lorsque vous dites que les marchés de l'Ouest sont loin de New York, je pourrais vous répondre que les marchés de l'Est sont loin de Los Angeles et qu'ils sont extrêmement loin du Japon! Nous vivons ces expériences-là en ce moment. Nous vendons des produits à Los Angeles, assez régulièrement, et nous en vendons au Japon.

Ce que nous craignons, c'est que les politiques du Nid-de-Corbeau changent le marché de place. On ne veut pas que la production soit transportée à l'Ouest. Mais puisque vous dites que le Nid-de-Corbeau existe depuis cent ans, je vous dirai que l'industrie de l'Est a mis cent ans pour développer son marché. Selon moi, lorsque vous me demandez si on préfère le statu quo ou autre chose, je crois qu'on devrait attendre un autre cent ans avant de l'abolir. Il est très dangereux de déséquilibrer un marché qui est établi, qui possède déjà des portes de sortie à l'exportation, au détriment d'un marché qui pourrait se développer assez rapidement dans l'Ouest mais qui transigerait avec le même marché que l'on possède actuellement.

Donc, la réponse est celle-ci: on comprend les implications monétaires du gouvernement; on sait qu'ils veulent tenter d'améliorer le système parce que l'argent est rare. Nous ne

## [Translation]

**The Vice-Chairman:** We will now continue with another member of Parliament, Mr. Lorne Nystrom, New Democratic Party member of Parliament for Yorkton—Melville in Saskatchewan. He will now ask some questions.

Ten minutes, Mr. Nystrom, please.

**Mr. Nystrom:** Not even ten minutes, Mr. Chairman . . . not even ten minutes?

**A voice:** Welcome to Quebec.

**Mr. Nystrom:** Thank you very much! Thank you very much, Mr. Chairman. Mr. Hargrave from Alberta mentioned that here in Quebec you are close to New York and Boston in the United States, and that gives you an advantage.

In the west we have the same problem with regard to our wheat, but in reverse. Saskatchewan producers are much further away from markets and ports than any other producers in the world. We also have the problem of massive competition with other countries such as the United States, Argentina, Australia and France, where wheat producers are heavily subsidized.

For all these reasons, the Crow Rate is very, very important for us in the West. I am going to ask you a very brief question. Do you prefer to maintain status quo, as is being advised here in Quebec, that is to say the old formula that we kept for many years, or do you, on the contrary, prefer the recommendations that are being made here this morning?

**The Vice-Chairman:** Mr. Lemieux, if you please.

**Mr. Lemieux:** I will answer your question, Mr. Nystrom.

When you say that the western markets are far from New York, I can reply that the eastern markets are far from Los Angeles and even further from Japan. That is what we have to cope with. We are currently selling products to Los Angeles fairly regularly, and to Japan as well.

What we are afraid of is that the Crow's Nest policies will change the location of the market. We do not want production to be transported to the west. You tell me that the Crow Rate has existed for a hundred years. But it has taken the east a hundred years to develop its market. When you ask me if we prefer the status quo or something else, my reply is that we should wait another hundred years before abolishing it. It is very dangerous to unbalance an established market which already has its export routes in favour of a market that might develop very rapidly in the West but would compromise the market that we already have.

Therefore, the answer is as follows: We understand the government's financial concern. We know that it wants to improve the system because money is scarce. We do not

[Texte]

désapprouvons pas les changements, mais ils devraient se faire à très long terme.

**Le vice-président:** Monsieur Nystrom.

**M. Nystrom:** La différence qui existe, pour nous, dans l'Ouest du Canada et en Saskatchewan en particulier, c'est que nos producteurs habitent à une très grande distance des ports pour le transport par bateau que n'importe quel pays au monde. Aux États-Unis, par exemple, il y a des rivières, telles le Mississippi et le Missouri. En Australie, l'océan est là; c'est la même chose pour la France et les pays européens. Mais dans notre cas, il y a cette grande distance!

C'est donc pourquoi nous avons besoin d'une subvention massive dans l'Ouest du Canada pour être concurrentiels. Vu que la concurrence est très grande, il est très important pour plusieurs d'entre nous, en Saskatchewan, de conserver le statu quo, c'est-à-dire de garder le Nid-de-Corbeau comme il existe maintenant.

Êtes-vous d'accord avec cela? Comprenez-vous notre position?

**Le vice-président:** Monsieur Léger.

**M. Léger:** Oui, monsieur Nystrom.

Vous avez interprété nos commentaires comme si nous souhaitions adopter le statu quo.

**M. Nystrom:** Peut-être.

**M. Léger:** Si c'est le cas, oui. Nous sommes préoccupés principalement par le fait que le transport ferroviaire au Canada est déficient. D'autres pays dans le monde ont développé leur transport ferroviaire beaucoup plus rapidement que le Canada a pu le faire. Nous croyons que le système de subventions directes aux chemins de fer est de nature à développer le transport ferroviaire et à le rendre beaucoup plus efficace.

Le Canada étant un pays tellement grand et tellement développé dans sa bordure sud que le transport ferroviaire est l'élément qui pourrait contribuer au développement économique du pays tout entier. Il est primordial que les denrées de base, comme les grains, soient accessibles à tout le monde et transportées par chemin de fer efficacement et rapidement.

**Le vice-président:** Monsieur Nystrom, vous avez terminé?

**M. Nystrom:** Oui, merci.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Nystrom.

Je cède donc la parole à M. Marcel Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Merci, monsieur le président. Il me fait plaisir de vous souhaiter, moi aussi, la bienvenue devant le Comité permanent des transports.

Lors de notre tournée dans l'Ouest, et je pourrais même dire depuis trois semaines, nous entendons des représentants des milieux agricole et agro-alimentaire de tous les coins du pays. Le 9 août dernier, à Regina, une présentation nous a été faite par le Conseil des viandes, section de l'Ouest, dont le président est M. Mitchell. Leur position, que vous avez notée au deuxième paragraphe de votre mémoire ce matin, est claire et nette: ils sont en faveur du paiement aux producteurs. J'ai

[Traduction]

disapprove of the changes, but these should be over the long term.

**The Vice-Chairman:** Mr. Nystrom.

**Mr. Nystrom:** The difference that exists for us in the west, and in Saskatchewan in particular, is that our producers are located very far away from ports for shipping anywhere in the world. In the United States, for example, there are rivers, such as the Mississippi and the Missouri. In Australia they have the ocean nearby. It is the same in France and the other European countries. But in our case, there is that great distance.

That is why we in the West need a massive subsidy to be competitive. Because the competition is so great, it is very important for many of us, in Saskatchewan, to preserve the status quo, that is to preserve the Crow Rate in its present form.

Do you agree with that? Do you understand our position?

**The Vice-Chairman:** Mr. Léger.

**Mr. Léger:** Yes, Mr. Nystrom.

You have interpreted our remarks as meaning that we wish to preserve the status quo.

**Mr. Nystrom:** Perhaps.

**Mr. Léger:** That is essentially the case. We are mainly concerned with the fact that railway transportation in Canada is deficient. Other countries developed their railway transportation much more rapidly than Canada was able to. We believe that the system of providing direct subsidies to the railways helps to develop railway transportation and make it more efficient.

Canada is such a large country and so developed along its southern border that railway transportation is the element that could contribute to the economic development of the entire country. It is essential that basic foodstuffs, such as grain, be available to everyone and transported by rail efficiently and rapidly.

**The Vice-Chairman:** Mr. Nystrom, have you finished?

**Mr. Nystrom:** Yes, thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Nystrom.

I shall therefore yield the floor to Mr. Marcel Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** Thank you, Mr. Chairman. I too should like to welcome you before the Standing Committee on Transport.

During our tour through the west, and indeed for the past three weeks, we have been hearing representations from the agricultural and agri-food industry from all parts of the country. On August 9, in Regina, a representation was made to us by the western branch of the Canadian Meat Council, the chairman of which is Mr. Mitchell. Their position, that you noted in the second paragraph of your memorandum of this morning, is clear and straightforward. They are in favour of



[Text]

donc demandé à M. Mitchell si le Conseil national des viandes du Canada dont le président national se nomme M. Jean Bienvenue a deux positions, soit une pour l'Est et l'autre pour l'Ouest.

**M. Dubois:** C'est un gars de Saint-Hyacinthe?

**M. Ostiguy:** Oui, de Saint-Hyacinthe. Il semblerait qu'ils aient une position pour l'Est et une pour l'Ouest.

Donc, j'aimerais que vous commentiez cela parce que vous dites bien que cela n'engage pas l'opinion des autres secteurs. Mais, tout de même, il faut se mettre à notre place, chers amis. Nous formons un Comité, soit le Comité permanent des transports; nous parcourons le pays pour tenter d'en arriver à une solution équitable pour tous les Canadiens. Mais il y a d'un côté votre section de l'Ouest qui favorise globalement mais uniquement le paiement aux producteurs, tandis que vous, ce matin, vous dites: Eh bien, écoutez, on favorise le paiement aux chemins de fer!

Pourriez-vous commenter au sujet de ces options divergentes?

**Le vice-président:** M. Lemieux m'indique qu'il souhaiterait répondre.

Monsieur Lemieux.

**M. Lemieux:** Monsieur Ostiguy, en toute franchise, je m'attendais à cette question.

Je fais partie de l'exécutif national du Conseil des viandes du Canada et c'est parce que l'on discute beaucoup au sein du Conseil qu'on en arrive à des conclusions différentes. Comme nous l'avons dit dans notre mémoire, le Canada est un très grand pays. Toutefois, d'un bout à l'autre du pays, tous n'ont pas nécessairement les mêmes opinions ou les mêmes craintes.

Nos membres de l'Ouest, au cours des années, ont vu décliner la production porcine au détriment de la production céréalière. Ils voient là une occasion en or de renchérir quelque peu leur production. Les usines de l'Ouest ont été fermées au cours des années. Il n'y en a plus beaucoup qui fonctionnent encore et c'est pour cela que leur opinion diffère. Ils y voient, par le biais du paiement aux producteurs, une augmentation de la production porcine. Mais, nous, c'est-à-dire la section de l'Est, c'est exactement ce que l'on craint. C'est pour cela que l'on a soumis deux mémoires différents et qu'on y spécifie que la section du Québec n'est pas du même avis que la section de l'Ouest.

**Le vice-président:** Monsieur Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Merci, André.

Ma deuxième question. Toutes sortes de propositions nous ont été faites, bien sûr, et mes collègues en ont parlé plus tôt. On a proposé le *freedom of choice*, la liberté de choix; il y a eu également la formule 80/80; la formule du paiement aux chemins de fer et celle du paiement aux producteurs.

J'aimerais vous demander votre opinion quant à une des formules proposées, c'est-à-dire celle de la liberté de choix, 50/50. Quelle est votre position, vous du Conseil des viandes, section de l'Est?

[Translation]

payment to the producers. I therefore asked Mr. Mitchell whether the Canadian Meat Council, the national chairman of which is Mr. Jean Bienvenue, had two positions. One for the east and one for the west.

**Mr. Dubois:** He comes from St Hyacinthe?

**Mr. Ostiguy:** Yes, from St Hyacinthe. They appear to have one position for the east and another for the west.

I would therefore like you to comment on this because you have said that this does not involve the opinion of the other sectors. But put yourselves in our place, my friends. We form a committee, the Standing Committee on Transport, and we are going around the entire country trying to come up with a solution that will be fair to all Canadians. And we find that your western branch is strictly in favour of payment to producers, while this morning you say to us: Listen, we are in favour of payment to the railways.

Could you comment on these divergent opinions?

**The Vice-Chairman:** Mr. Lemieux is indicating to me that he would like to answer.

Mr. Lemieux.

**Mr. Lemieux:** Mr. Ostiguy, to be perfectly frank, I was not expecting that question.

I am a member of the national executive of the Canadian Meat Council and because we discuss matters a great deal within the Council, we arrive at different conclusions. As we said in our memorandum, Canada is a very large country, and people from one end of the country to the other do not necessarily have the same opinions or the same fears.

Over the years, our Western members have seen hog production decline to the detriment of grain production. And here they see a golden opportunity to improve their production. Western plants have been closing down over the course of the years. Very few are still in operation and that is why they have a different opinion. They feel that payment to producers will lead to an increase in hog production. But that is exactly what we in the east are afraid of. That is why we have submitted two different memoranda in which we have pointed out that the Quebec branch is not of the same opinion as the Western branch.

**The Vice-Chairman:** Mr. Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** Thank you, André.

My second question. All sorts of proposals have been made to us, of course, and my colleagues spoke about them earlier. The proposals have included freedom of choice; freedom of choice, the 80/80 formula, payment to the railways and payment to producers.

I would like to ask you for your opinion with regard to one of the proposed formula, namely, that of freedom of choice, 50/50. What is your position as a member of the eastern branch of the Canadian Meat Council?

[Texte]

**Le vice-président:** Monsieur Soucy.

**M. Roland Soucy (directeur, Conseil des viandes du Canada (section Québec) et président, Ordre des agronomes du Québec):** Notre opinion, comme on l'a mentionné dans notre mémoire, va dans le sens du paiement aux producteurs. C'est, en fait, l'opinion de la section du Québec . . . Oh, excusez-moi! J'ai fait un lapsus! Je voulais bien dire le paiement aux chemins de fer.

**Des voix:** Oh, oh!

**M. Soucy:** Vous avez cru que l'on avait modifié notre opinion, n'est-ce pas?

**The Chairman:** You have made some people happy. Are you changing the wording now?

**M. Soucy:** Pour nous, le libre choix, et on en a quelque peu discuté, ça revient au même que le paiement aux producteurs. Donc, on n'a pas d'autre choix que . . . Peut-être que certains de mes collègues voudraient apporter leurs commentaires là-dessus, mais ce que l'on recommande c'est le paiement aux chemins de fer. Nous croyons qu'il faut maintenir l'équité et l'équilibre économique, comme c'est le cas présentement.

**M. Ostiguy:** D'accord.

**Le vice-président:** Monsieur Léger, je crois que je vous ai interrompu tout à l'heure. Il m'avait semblé que vous vouliez répondre à la question précédente.

• 1215

**M. Léger:** Oui. C'était pour ajouter quelque chose à ce que mon collègue, M. Lemieux, disait au sujet des commentaires de nos collègues de l'Ouest. Evidemment leurs usines ont pris de l'âge avec le temps et nous croyons, aujourd'hui, que nous avons des usines hautement rentables et sophistiquées, et comparables aux usines d'autres pays, par exemple, le Danemark ou autres, afin de pouvoir entrer en compétition avec eux sur les marchés internationaux, comme avec par exemple, le Japon. C'est ce qui a permis qu'on ait pu mettre des produits sur le marché international à des prix concurrentiels grâce à l'efficacité de nos usines. Il est évident que les usines de l'Ouest sont aujourd'hui, je ne dirais pas déficientes, mais inoccupées ou partiellement inoccupées. Il est difficile pour eux, présentement, d'investir pour moderniser leurs usines, alors que leur production ou leur capacité de production diminue. Ce n'est pas justifiable économiquement parlant.

**Le vice-président:** Monsieur Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Merci, monsieur le président.

On sait que vous représentez des usines de transformation au Québec et que vous faites beaucoup d'exportations vers le Japon. Le Québec exporte beaucoup de porcs vers le Japon.

Je voudrais savoir quels sont les ports que vous utilisez le plus souvent? Est-ce Montréal, New York, ou est-ce Vancouver? On nous a dit souvent, vous savez, quand nous avons discuté avec les gens du Conseil des viandes de l'Ouest, que vous étiez à proximité des ports et que vous aviez des avantages très poussés.

[Traduction]

**The Vice-Chairman:** Mr. Soucy.

**Mr. Roland Soucy (Director, Quebec Branch, Canadian Meat Council, and Chairman, Order of Agricologists of Quebec):** Our opinion, as we mentioned in our memorandum, leans towards payment to producers. That, in fact, is the opinion of the Quebec branch. Oh, excuse me. I have made a slip of the tongue. I meant of course payment to the railways.

**Some hon. Members:** Ho, ho!

**Mr. Soucy:** You thought that we had modified our opinion, did you not?

**Le président:** Vous avez rendu quelques personnes heureuses. Changez-vous maintenant les termes?

**Mr. Soucy:** From our point of view, freedom of choice, which we have discussed extensively, comes down to the same thing as payment to producers. We therefore have no other choice but to—Some of my colleagues might wish to comment on that, but what we recommend is payment to the railways. We believe that economic fairness and balance has to be maintained, as is presently the case.

**Mr. Ostiguy:** All right.

**The Vice-Chairman:** Mr. Léger, I believe that I interrupted you earlier. I believe you wanted to reply to the previous question.

**Mr. Leger:** Yes. I wanted to add something to what my colleague, Mr. Lemieux, was saying, about the remarks of our colleagues from the west. Obviously, their plants have aged over the years and we believe that, today, we have highly profitable and sophisticated plants that are comparable to those in other countries such as Denmark, and that we are able to compete with them in international markets, such as Japan, for example. The efficiency of our plants is what has enabled us to put products on the international market at competitive prices. It is obvious that today plants in the west are—I will not say deficient—but unoccupied or partly unoccupied. It is difficult for them to invest in modernizing their plants at the moment while their production or production capacity is shrinking. It is not justifiable from an economic point of view.

**The Vice-Chairman:** Mr. Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** Thank you, Mr. Chairman.

We know that you represent processing plants in Quebec and that you export a great deal to Japan. Quebec exports a great deal of pork to Japan.

I would like to know which ports you use most often, Montreal, New York, Vancouver? We were often told, you know when we were talking to the people from the western branch of the Canadian Meat Council that you were close to the ports and had very significant advantages.



[Text]

Je voudrais aussi vous demander, dans la même question, si vous utilisez le système *back-hall*. Vous connaissez certainement bien ce système. Est-ce que vous l'utilisez dans les ports de Montréal, New York, ou est-ce Vancouver qui l'utilise? J'aimerais que vous fassiez le point sur vos exportations vers le Japon?

**Le vice-président:** Monsieur Lemieux.

• 1220

**M. Lemieux:** Je peux essayer de répondre à votre question, même si je ne suis pas tellement spécialisé dans la vente à l'exportation.

Pour répondre à la première partie de la question, que la vente soit faite de Vancouver, New York, Montréal, il ne faut jamais oublier que le transport de New York à Vancouver est toujours considéré qu'il s'agisse de n'importe quel port d'attache. Il reste que dans l'Est, on n'est plus loin du marché japonais que n'importe où au Canada. Pour une vente qui est faite de Vancouver, le coût de transport est de beaucoup inférieur si ça doit aller au Japon.

Le même raisonnement pourrait être fait si une compagnie de Vancouver vendait en Angleterre. Que ce soit n'importe quel port d'attache, les coûts sont rattachés ... Evidemment, ça coûte plus cher de prendre du matériel de l'Est pour l'envoyer vers l'Orient que de le faire partir de Vancouver.

**M. Ostiguy:** Un point de clarification seulement.

**M. Lemieux:** Oui.

**M. Ostiguy:** Utilisez-vous le système *back-haul*, ou vendez-vous vos produits F.A.B. Montréal, ou F.A.B. Saint-Simon, ou F.A.B. la Beauce?

**M. Lemieux:** La plupart du temps c'est vendu F.O.B. région, F.O.B. emplacement, F.O.B., par exemple, local.

**M. Ostiguy:** Cela veut dire que si le système *back-haul* était utilisé, ce n'est pas vous, Canadiens, qui l'utilisez c'est plutôt les courtiers japonais, si je comprends bien. C'est ça?

**M. Lemieux:** Ce qui a amené cette pratique, ce n'est pas tellement une question de coûts de transport, c'est une question de financement, une question de sécurité de vente. Il faudrait étudier la situation, je ne peux pas répondre à votre question.

**Le vice-président:** Merci beaucoup, monsieur Ostiguy.

Pour l'information des membres, j'ai quatre noms de députés qui veulent poser des questions. Je vais leur allouer cinq minutes chacun. Je n'ai pas d'indication du côté de l'Opposition.

I have not any from your side, Mr. Mazankowski. Is it all right to proceed? Do you wish to ask a question? I will put you on the list.

J'appelle maintenant monsieur Tessier.

**M. Tessier:** Merci, monsieur le président.

Je vais revenir un peu à ce que je disais plus tôt en disant que l'infrastructure agricole de l'Ouest est très nettement insuffisante, c'est ce qu'on nous avait dit et c'est aussi la constatation qu'on a faite. Dans ce sens, et là-dessus j'espère

[Translation]

I would also like to ask you, as part of the same question, whether you use the backhaul system. You must be very familiar with this system. Do you use it in the ports of Montreal or New York, or is it Vancouver that uses it? Would you please discuss this in relation to your exports to Japan?

**The Vice-Chairman:** Mr. Lemieux.

**Mr. Lemieux:** I can try to answer your question, even though I am not much of an expert on export sales.

To answer the first part of the question, whether the sale is made in Vancouver, New York or Montreal, one must never forget that transport from New York to Vancouver is always considered regardless of which port is closest. In the East, we are further from the Japanese market than anywhere else in Canada. For a sale that is made in Vancouver, the transport cost is much lower if it must go to Japan.

The same reasoning could apply if a Vancouver company was selling to England. Regardless of which port is closest, the costs are added on. It is obviously more expensive to send material to the Orient from the East than from Vancouver.

**Mr. Ostiguy:** May I ask you to clarify one point?

**Mr. Lemieux:** Of course.

**Mr. Ostiguy:** Do you use the back haul system, or do you sell your products f.o.b. Montreal, or f.o.b. St Simon or f.o.b. la Beauce?

**Mr. Lemieux:** Most of the time it is sold f.o.b. region, f.o.b. location, or, for example, f.o.b. locally.

**Mr. Ostiguy:** That means that if the back haul system is used, it is not you Canadians who use it but rather the Japanese brokers, if I understand correctly. Is that right?

**Mr. Lemieux:** What brought about this practice is not so much a matter of transport costs, it is a question of financing, a question of sale security. The situation would have to be studied. I cannot answer your question.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much, Mr. Ostiguy.

For the members' information, I have the names of four members of Parliament who would like to ask questions. I am going to allot them five minutes each. I have not heard from the Opposition.

Je n'en ai pas de votre côté, M. Mazankowski. Êtes-vous d'accord pour que nous poursuivions nos travaux. Voulez-vous poser une question? Je vais vous inscrire sur la liste.

I now call Mr. Tessier.

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Chairman.

I am going to come back to what I was saying earlier, by saying that the West's agricultural infrastructure is clearly insufficient. That is what we were told and that is what we found. Therefore, and on this point I hope that Mr. Nystrom

## [Texte]

que M. Nystrom va essayer de s'approcher de la même vérité que nous. Dans ce sens-là le *Crow* est non seulement un empêchement au développement de l'Ouest, mais ce serait une garantie temporaire qui provoquerait la faillite économique de l'Ouest. Et c'est là que le gouvernement fédéral veut donner à l'Ouest la chance de se réajuster pour cesser de supporter artificiellement l'inefficacité des coûts non concurrentiels sur le marché international.

Par ailleurs, la médecine est vraiment difficile à accepter par les producteurs de l'Ouest. A Regina, j'ai même comparé l'ancien ministre des Transports à un chirurgien qui voulait opérer un malade, mais il ne voulait surtout pas lui demander la permission de l'opérer, et il ne voulait même pas l'anesthésier. Certes, on constate que cette politique du projet de loi C-155 amène des mutations profondes; évidemment, ces mutations profondes-là causent, en particulier grâce à l'incompréhension, causent dis-je, un refus de l'Ouest d'accepter une politique telle que préconisée par le projet de loi C-155.

Vous m'avez fait un peu peur, vous messieurs de votre association, en parlant d'équité. Je voudrais vérifier ce que vous avez à l'esprit quand vous parlez d'équité. En page 5 de votre mémoire, vous dites que le gouvernement fédéral doit absolument améliorer le réseau de transport et que c'est une responsabilité qui appartient au gouvernement fédéral. Je voudrais donc vérifier auprès de vous... A votre avis, si le gouvernement fédéral devait améliorer le réseau de chemins de fer sur une distance qui couvre un peu plus de 3,500 milles, si le gouvernement fédéral provoquait des investissements massifs dans l'Ouest, cela constituerait-il une injustice pour le Québec, ou si en hommes pratiques, ou en hommes d'affaires que vous êtes, vous n'avez pas d'objection à cela, parce qu'au fond ce serait à l'avantage de tout le Canada?

**Le vice-président:** Monsieur Léger.

**M. Léger:** Evidemment, c'est exactement ce que nous demandons, que le réseau ferroviaire soit amélioré pour le rendre efficace et rentable; on prône beaucoup la libre entreprise et le libre investissement, mais dans un cas comme le transport ferroviaire, à cause des distances, le gouvernement fédéral se doit d'améliorer le réseau de transport ferroviaire.

M<sup>me</sup> Côté parlait tout à l'heure du transport routier. Le transport routier s'est développé d'une façon régionale. Les transports routiers, présentement, ont pris l'avantage dans les vingt dernières années, mais pour nous c'est inefficace. Quand on transporte de la viande par camion, c'est long et on a besoin de denrées fraîches, de viande fraîche pour la transformer. Cela devient inefficace. Le transport ferroviaire est la réponse, et le gouvernement fédéral se doit d'améliorer l'efficacité et la rentabilité du système et du réseau.

**Le vice-président:** Une brève question, monsieur Tessier.

**M. Tessier:** Monsieur le président, je finirai par un commentaire plutôt que par une question; c'est inutile de jouer à poser des questions quand on veut directement affirmer quelque chose. Ce que je voudrais que l'on comprenne ici, au Québec en particulier, et dans l'Est, c'est que l'Ouest ne conçoit pas les changements comme nous, nous les concevons. Je pense que l'approche québécoise, l'approche de l'Est, est

## [Traduction]

will agree with us. The *Crow* not only hinders the development of the West, but it is even a temporary guarantee that could bring about the economic bankruptcy of the West. And that is where the federal government wants to give the West a chance to readjust itself by no longer supporting artificially the inefficiency of the non-competitive costs on the international market.

Furthermore, the medicine is very difficult to accept for western producers. In Regina, I even compared the former Minister of Transport to a surgeon who wants to operate on a patient, but did not want to ask him for permission to operate, and did not even want to anesthetize him. Of course, we see that this policy of Bill C-155 will create major changes, and these major changes lead to, particularly because of a lack of understanding, a refusal on the part of the West to accept a policy as recommended in Bill C-155.

You frightened me a little, and the people from your association, by talking of fairness. I would like to know what you have in mind when you talk about fairness. On page five of your submission you say that the federal government must definitely improve the transportation network and that this is a responsibility of the federal government. I would therefore like to find out from you, in your opinion, if the federal government were to improve a railway system that covers a distance of slightly over 3,500 miles, if the federal government were to create massive investment in the West, would that constitute an injustice to Quebec? Or do you object to that, as practical men, as the businessmen that you are, because it would be to the advantage of Canada as a whole?

**The Vice-Chairman:** Mr. Léger.

**Mr. Léger:** Obviously, that is exactly what we are requesting to have: To have the railway system improved so that it will be efficient and profitable. We advocate free enterprise and free investment a great deal, but in a case like rail transport, because of the great distances involved, the federal government should improve the rail transport system.

Mrs. Côté was talking earlier about road transport. Road transport was developed on a regional basis. Road transport has moved ahead in the past 20 years, but for us, it is inefficient. When meat is transported by truck, it takes a long time and fresh foodstuff is required, fresh meat for processing. That becomes inefficient. Rail transport is the answer, and the federal government should improve the efficiency and profitability of the system and network.

**The Vice-Chairman:** A short question, Mr. Tessier.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman, I shall finish with a remark rather than a question. Why play at asking questions when in fact one wants to make a statement. What I would like to have understood here, in Quebec in particular, and in the East, is that the West does not perceive these changes in the same manner as we do. I believe that the Quebec approach, the



## [Text]

beaucoup plus une approche d'hommes d'affaires, est beaucoup plus pragmatique.

D'autre part, cette politique du projet de loi C-155 provoquera un changement de l'agriculture, et véritablement on passera de l'agriculture familiale à l'agriculture industrielle. C'est dans ce sens-là que tout le monde ensemble, on doit essayer de faire comprendre à tous qu'on ne travaille pas, au fond, les uns contre les autres. On a tenté à plusieurs reprises de nous faire croire que, dans l'Est, le Québec est en train de décider d'une politique pour l'Ouest. Ce n'est pas le cas. Ce qu'on veut c'est avoir une agriculture qui soit véritablement rentable et efficace et qui rapporte aux producteurs, qui rapporte à l'économie.

Monsieur le président, vous me permettrez simplement de conclure que l'article de M. Garon, de ce matin, qui prétend nous faire financer les hôtels du C.P. et du C.N., ça va vraiment trop loin.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Tessier.

Mr. Mazankowski, please.

**Mr. Mazankowski:** Just one question, Mr. Chairman. I would like to ask the witnesses whether they believe there will be a major shift towards the greater achievement of self-sufficiency in the area of beef over the next 10 years than that which has occurred in the last 10 years. I guess what I am really getting at is that over the last 10 years the expansion in pork production has been dramatic in the Province of Quebec. Do you foresee any similar kind of expansion with respect to beef? If not, can you give the committee some idea as to how you see beef production in the Province of Quebec heading over the course of the next 10 years?

**Le vice-président:** Monsieur Soucy, s'il vous plaît.

**M. Soucy:** La question concerne l'autosuffisance pour le boeuf au Québec. Nous avons connu une amélioration de l'autosuffisance depuis quelques années au Québec, mais pas de grands changements en fin de compte, à ce jour., pas de changements significatifs. Je ne crois pas qu'on voit les mêmes augmentations comme on en a vu se développer dans la question de l'élevage du porc.

• 1230

L'élevage du porc est déjà établi, au Québec; c'est une province d'industrie laitière et on va continuer à produire du boeuf. Actuellement, on est autosuffisant à 20 ou 25 p. 100; il y a certaines perspectives qui ont été lancées, et l'on pourrait peut-être monter à 40 p.100 un jour. Mais, selon moi, avant d'atteindre 40 p.100, cela va prendre encore quelques années, et beaucoup d'années.

Je ne sais pas si M. Labbé peut-être . . .

**The Vice-Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Just further, perhaps you can enlighten the committee as to why there is such a marked difference in production trends with respect to pork vis-à-vis beef? Is it because of a deliberate provincial government policy? Is it other factors? Do you foresee, in the future, should the

## [Translation]

Eastern approach, is much more of a businessman's approach, is much more pragmatic.

Furthermore, Bill C-155 will bring about a change in agriculture, and we will go from family agriculture to industrial agriculture. That is why we must, all of us, try to make everyone understand that we are not, basically, working against each other. One has tried again and again to make us believe that, in the east, Quebec is in the process of creating a policy against the West. That is not the case. What we want is truly profitable and efficient agriculture that benefits both the producers and the economy.

Mr. Chairman, let me conclude by saying that Mr. Garon's article of this morning which would have us finance the CP and CN hotels is really going too far.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Tessier.

Monsieur Mazankowski s'il vous plaît.

**M. Mazankowski:** Juste une question, monsieur le président. J'aimerais demander aux témoins s'ils croient que, dans le secteur du boeuf, on fera vers l'auto-suffisance des progrès beaucoup plus marqués au cours des dix années à venir qu'au cours de la décennie qui vient de s'écouler. Ce que je veux vraiment dire, c'est que, pendant les dix dernières années, la production du porc a connu une expansion majeure dans la province de Québec. Prévoyez-vous que la production du boeuf connaîtra un essor semblable? Dans la négative, pouvez-vous donner au Comité une certaine idée de la façon dont, à votre avis, le secteur de la production du boeuf évoluera au cours des dix prochaines années.

**The Vice-Chairman:** Mr. Soucy, if you please.

**Mr. Soucy:** The question concerns self-sufficiency for cattle in Quebec. We have seen an improvement in self-sufficiency over the past few years in Quebec, but in the final analysis, no great changes to date. No significant changes. I do not believe that we have seen the same increases as we have in hog producing.

Hog production is already established in Quebec—this is a dairy industry province and beef will continue to be produced. Currently, we are 20% or 25% self-sufficient. Certain plans are afoot, and we might reach 40% someday. But, in my view, it will take some time, many years in fact, before we reach 40%.

I wonder whether perhaps Mr. Labbé . . .

**Le vice-président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Peut-être pourriez-vous indiquer au comité la raison pour laquelle il y a une différence si marquée entre les tendances de la production du porc et celles de la production du boeuf? Est-ce à cause d'une politique délibérée du gouvernement provincial? Si le gouvernement provincial

**[Texte]**

provincial government decide to develop programs which would be aimed at encouraging greater self-sufficiency in the area of beef, those programs as a likelihood on the horizon?

**Le vice-président:** Monsieur Soucy.

**M. Soucy:** Je pense personnellement que l'augmentation dans le porc a été causée surtout par le choix des agriculteurs du Québec; on n'avait pas d'autre choix, et on a développé l'industrie du porc, c'était une production qui était efficacement rentable. À l'époque on a pu produire du porc et on en a produit à un niveau très élevé. Le boeuf se prête moins à notre province, c'est la raison pour laquelle l'augmentation dans le boeuf n'est pas aussi rapide que dans le porc. Et quant à votre commentaire au sujet de la production qui s'est faite dans le porc à coût de subventions ou d'encouragements du gouvernement, je crois qu'on a répondu à cela ce matin lorsque l'autre groupe a comparu à savoir que l'on n'en a pas eu tant que cela, de subventions pour le porc, au Québec, pas plus que dans les autres provinces. C'est simplement par efficacité ou rentabilité que l'on a produit du porc au Québec.

**Mr. Mazankowski:** If you attain a higher degree of self-sufficiency in the provision of feed grains, do you see that as a contributing factor towards the greater self-sufficiency of beef, similar to the Province of Ontario?

**Le vice-président:** Monsieur Soucy.

**M. Soucy:** Je ne le pense pas . . . Cela va peut-être influencer un peu, mais il faut dire que l'autosuffisance que l'on va avoir, la plus grande autosuffisance que l'on va obtenir dans le grain, on va l'utiliser aussi dans d'autres productions que le boeuf. Il y a les produits laitiers qui vont rester ici, et le grain va servir aussi à l'élevage . . . Et aussi pour la production du porc, et peut-être un peu, comme je le disais tantôt, pour le boeuf, mais pas avec une autosuffisance comme on le pense, et qu'on va pouvoir devenir complètement autosuffisants.

**Mr. Mazankowski:** I take it then, Mr. Chairman, that you will continue to rely, to a large extent, upon that wholesome, nutritious and high-quality western beef that we send down to you?

**Le vice-président:** *Thank you Mr. Mazankowski.* Merci. J'appelle M. Dubois, s'il vous plaît.

**Mr. Mazankowski:** I wanted an answer on that, Mr. Chairman.

**The Chairman:** How can you answer a commercial message?

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président.

Concernant votre mémoire, en somme, est-ce que je peux dire ceci . . . Le Conseil des viandes du Canada, section Québec, appuie le projet de loi C-155 tel qu'il est à l'heure actuelle, en particulier pour la capacité et l'efficacité du système ferroviaire, c'est-à-dire pour favoriser de grandes gares terminales pour les marchandises qui sont à Vancouver, par exemple . . . À Vancouver où l'on a eu beaucoup de représentations, à savoir que les investissements qui seraient apportés par ce bill-là permettraient une efficacité des chemins

**[Traduction]**

décidait d'élaborer des programmes visant à favoriser une plus grande autosuffisance dans le domaine du boeuf, prévoyez-vous que de tels programmes soient susceptibles d'être instaurés?

**The Vice-Chairman:** Mr. Soucy.

**Mr. Soucy:** I personally believe that the increase in pork is primarily due to the choice of Quebec farmers—there was no other choice, so the hog industry was developed. It was an efficiently profitable production. It was possible at the time to raise hogs, and very high levels of production were achieved. Beef cattle are less well adapted to our province, which is why the increase in beef has not been as rapid as for pork. With regard to your comment concerning hog production with government grants or incentives, I believe that this matter was dealt with this morning, when another group appeared, to the effect that we did not receive all that many grants for pork in Quebec, no more than in the other provinces. Hogs were raised in Quebec simply because it was efficient or profitable to do so.

**M. Mazankowski:** Si vous atteigniez un plus haut niveau d'autosuffisance dans la production des grains de provende, pensez-vous que ce facteur contribuerait à accroître l'autosuffisance dans le domaine du boeuf tout comme dans la province de l'Ontario?

**The Vice-Chairman:** Mr. Soucy.

**Mr. Soucy:** I do not think so. That may have a minor influence, but it must be admitted that the self-sufficiency we will achieve—the greatest degree of self-sufficiency we will achieve in grains will also be used for products other than beef. Dairy products will remain here, and the grain will also be used for breeding . . . And also for hog production, and perhaps a bit, as I mentioned before, for beef, but not with the anticipated degree of self-sufficiency; that we will be able to become completely self-sufficient.

**M. Mazankowski:** Je comprends donc, monsieur le président, que vous continuerez à compter dans une large mesure sur ce bon boeuf de l'Ouest, nutritif et de bonne qualité, que nous vous envoyons?

**The Vice-Chairman:** *Merci, Mr. Mazankowski.* Thank you. I would like to call on Mr. Dubois, please.

**M. Mazankowski:** Je voulais une réponse à ce sujet, monsieur le président.

**Le président:** Comment peut-on répondre à un message publicitaire?

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman.

With regard to your brief, in fact, I would like to say this . . . The Quebec section of the Canadian Meat Council supports Bill C-155 as it now stands, especially with regard to the capacity and efficiency of the railway system, that is to promote large terminal storage facilities for goods in Vancouver, for example . . . In Vancouver, we received many representations to the effect that the investment that would be created by this bill would allow the railways to be efficient . . . Some people even told us that railway capacity would be increased



## [Text]

de fer . . . Il y a même des gens qui nous ont dit que la capacité des chemins de fer serait augmentée grâce à ce bill et que, du point de vue économique, cela ne nuirait pas plus à une région qu'à une autre . . . Croyez-vous que ce projet de loi C-155 est préférable au statu quo?

**Le vice-président:** Monsieur Léger.

**M. Léger:** Tel qu'il est présenté, oui, nous le croyons. Notre mémoire, monsieur Dubois, vient un peu confirmer certains points du bill tel qu'il est présenté, et faire certaines mises en garde contre certaines revendications; on l'appuie tel qu'il est, et puis l'amélioration sur le statu quo, pour nous, vise essentiellement l'amélioration, tel que vous le mentionnez, de la capacité et de l'efficacité du réseau, non seulement pour les grains, mais aussi pour toutes les marchandises qui pourraient être transportées d'est en l'ouest, et vice-versa.

**M. Dubois:** Monsieur Léger, qu'est-ce que vous pensez d'un commentaire que certaines gens nous ont fait en Colombie-Britannique qui disaient que, comme certaines organisations nous l'ont dit, la pire chose que l'on pourrait faire ce serait de ne rien faire en tant que gouvernement, c'est-à-dire qu'on ne fasse rien et qu'à ce moment-là, on laisse les chemins de fer se détériorer, l'efficacité se détériorer, la capacité aussi . . . Et que le gouvernement, en tant que responsable, devrait aller de l'avant avec ce projet de loi. Plusieurs nous ont dit: gardons le *Crow*., restons tels que nous sommes présentement, et il n'y a pas trop, trop de problèmes. Est-ce que vous croyez qu'à ce moment-là on ferait une mauvaise chose?

**Le vice-président:** On doit dire que c'est une question où on cherche à guider le témoin.

**M. Dubois:** C'est une question d'avocat, monsieur le président.

**Le vice-président:** Oui! Monsieur Léger.

**M. Léger:** Nous louons beaucoup les efforts de votre gouvernement, monsieur Dubois, pour avoir ouvert un dossier aussi chaud, et je suis entièrement de votre avis quand vous dites que la pire chose que vous pourriez faire, c'est de ne rien faire. Au moins votre intention d'améliorer les choses est très louable et nous vous soutenons à 100 p.100.

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Dubois.

I call on Mr. Reid; John Reid, please.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** You know that the Crow rate only applies to grain for export purposes; it does not affect the movement of grain within Canada. And you know that the amount of money which the federal government is putting up is less than the railway costs, as defined by the railways, as defined by the Snavely commission, and as defined by the CTC. They will be getting less than what they asked for, so they will not be getting full rates.

My question to you is this: If in fact the costs of transportation in general to the western producer are going to rise—whether the money is paid directly to the railways, or whether the money is paid directly to the producer, they will rise—they will rise in different ways depending on which way the money

## [Translation]

through this bill and that, in economic terms, this would be no more disadvantageous to one region than to any other . . . Do you believe that Bill C-155 is preferable to the status quo?

**The Vice-Chairman:** Mr. Léger.

**Mr. Léger:** As it now stands, yes, we do. Our brief, Mr. Dubois, supports to some extent certain points in the Bill as it now stands and cautions against acceding to certain demands. We support it as it is and believe that the improvement over the status quo consists essentially, as you stated, in the improvement to the network's capacity and efficiency, not only for grain, but for all goods that might be transported from east to west, and vice versa.

**Mr. Dubois:** Mr. Léger, what do you think of a comment made to us by certain people in British Columbia to the effect that, as certain organizations stated, the worst thing we could do would be to do nothing as a government, in other words, that we do nothing and just let the railways deteriorate, their efficiency deteriorate, and capacity as well . . . and that the government, as the responsible party, should proceed with this bill. Several times we were told: keep the *Crow* . . . leave things as they are now, and there are not all that many problems. Do you believe that this would be a bad thing?

**The Vice-Chairman:** You have got to admit that this question seeks to lead the witness.

**Mr. Dubois:** It is a lawyer's question, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Exactly! Mr. Léger.

**Mr. Léger:** We have high praise for the efforts of your government, Mr. Dubois, in opening such a can of worms, and I fully agree when you say that the worst thing you could do would be to do nothing. Your intentions, at least, to improve things is highly praiseworthy, and we support you 100%.

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Dubois.

J'appelle monsieur Reid; John Reid, s'il vous plaît.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Vous savez que le tarif du Nid-de-Corbeau ne s'applique qu'au grain destiné à l'exportation; il ne touche pas le transport du grain à l'intérieur du Canada. Et tous savez que les sommes fournies par le gouvernement fédéral sont inférieures aux coûts des sociétés ferroviaires définis par ces sociétés, par la Commission Snavely et par la CTC. Les sociétés ferroviaires recevront moins que ce qu'elles demandaient, elles ne recevront pas le plein tarif.

La question que je vous pose est la suivante: Si, en fait, les coûts du transport en général pour le producteur de l'Ouest, vont augmenter—que l'argent soit payé directement aux sociétés ferroviaires ou directement au producteur, ils vont augmenter—ils connaîtront une augmentation différente selon

## [Texte]

goes, why then do you suggest that the money should be paid directly to the railways? If it goes to the producer, the railways are going to get it anyway, because they will be allowed to raise their rates more quickly to capture that money than they will if it goes to them; but that the amount of money is fixed will not increase, and therefore, if it goes to the railways, it will go to the railways in a lump sum. If it goes to the producers, the railways will have to collect it from them in increased rates. So why does your group, and the previous group, prefer to see the money go to the railways?

**Le vice-président:** Monsieur Soucy s'il vous plaît.

**M. Soucy:** Notre seule réponse sur cette question, c'est exactement la même réponse qui a été donnée ce matin par la Coalition. Sur ce point, nous avons exactement les mêmes idées, c'est que tout paiement directement fait au producteur, selon nous, peut s'avérer une subvention à la production. Et c'est ce que nous ne voulons pas: une subvention directe à la production.

• 1240

Nous voulons que cette subvention soit pour le transport. On a dit ce matin que c'était un projet de loi qui traite de transport et non de production. C'est notre seule inquiétude, en fait. Que ce soit donné directement au transport, pour que ça demeure une subvention au transport.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** But if, in fact, the calculation of the grant is based and regulated on transportation costs and needs, then it does not really matter whether it goes to the producer to allow him to choose the transportation network he prefers, or whether it goes to the railway. And from the point of view of foreign competition, once we begin to pay a grant directly to the railways or to the producer, it is seen the way. That is why I cannot understand the argument; the grant is all calculated on transportation costs. And by paying it to the railways, you say that the producer must use the railways; by paying it to the producer, you say to the producer, choose the best form of transportation but, in any event, we will recapture that by increasing the rates. So the money, whether it goes directly to the railways or to the producer, ends up paying for transportation.

**Le vice-président:** Monsieur Léger.

**M. Léger:** Pour un peu répéter ce que je disais tout à l'heure., évidemment vous nous prenez un peu dans nos propres arguments. On prône la libre entreprise et vous nous dites que la libre entreprise est du côté du transport également.

Nous répondons: c'est vrai! Mais quand même, le transport ferroviaire est tellement stratégique au Canada, qu'on ne peut pas en sortir. C'est comme si le Canada était un paquet d'îles et que l'on vous disait subventionnez le transport maritime. Notre pays est tel que le transport ferroviaire est stratégique.

## [Traduction]

les destinataires des subventions, alors pourquoi laissez-vous entendre que l'argent devrait être versé directement aux sociétés ferroviaires? S'il est versé au producteur, les sociétés ferroviaires l'obtiendront de toute façon parce qu'elles seront autorisées à hausser leurs tarifs plus rapidement, pour s'approprier ces sommes que si elles leur avaient été versées; mais étant donné que la somme d'argent est fixe, elle n'augmentera pas, donc si elle est versée aux sociétés ferroviaires, elle le sera à titre de somme forfaitaire. Si elle est versée au producteur, les sociétés ferroviaires devront la percevoir en haussant leurs tarifs. Alors pourquoi votre groupe et le groupe précédent préfèrent-ils que l'argent soit versé aux sociétés ferroviaires?

**The Vice-Chairman:** Mr. Soucy, please.

**Mr. Soucy:** Our only answer to this question is exactly the same as that given this morning by the Coalition. We are of one mind on this point, in that we believe that any direct payment to producers could prove to be a production subsidy. And that is what we do not want: a direct production subsidy.

We want this subsidy to be for transportation. It was stated this morning that this bill deals with transportation rather than production. In fact, this is our sole concern: that it be paid directly for transportation, so it remains a transportation subsidy.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Mais si, en réalité, le calcul de la subvention repose sur les coûts et les besoins du transport, cela n'a pas vraiment d'importance que les subventions soient versées aux producteurs pour leur permettre de choisir le réseau de transport qu'ils préfèrent ou encore aux sociétés ferroviaires. Et du point de vue de la concurrence étrangère, une fois que nous commençons à verser une subvention directement aux sociétés ferroviaires ou aux producteurs, on considère que c'est là la voie à suivre. C'est pourquoi je ne peux pas comprendre l'argument; la subvention est entièrement calculée d'après les coûts du transport. Et si on la verse aux sociétés ferroviaires, vous dites que le producteur doit utiliser les chemins de fer si on la verse au producteur, vous dites au producteur qu'il doit choisir le meilleur mode de transport, mais que, de toute façon nous allons recouvrer cette subvention en augmentant les tarifs. Alors que l'argent soit versé directement aux sociétés ferroviaires ou au producteur, il sert en définitive à payer le transport.

**The Vice-Chairman:** Mr. Léger.

**Mr. Léger:** To return for a moment to what I was saying earlier, you are obviously tripping us up with our own arguments. We are advocating free enterprise and you are telling us that free enterprise also applies to transportation.

Our response is: granted. But railway transportation is nevertheless so strategic in Canada that you cannot do without it. It is as if Canada were a group of islands and you were being told to subsidize maritime transportation. Our country is such that railway transportation is strategic.



*[Text]*

Le développement du porc au Québec a été basé sur un environnement économique donné et les changements dans cet environnement économique donné-là pourraient modifier les marchés. Le porc québécois est vendu au plan international à cause de son prix et de sa qualité. Ce sont les deux facteurs qui font qu'il est en demande sur les marchés par exemple, comme le Japon.

Alors, nous prétendons que nos usines sont efficaces, rentables, que l'on est capable de mettre un produit valable sur le marché international avec les caractéristiques: prix et qualité. Déplacer la production porcine..., évidemment, le secteur abattage devra suivre; avant de récupérer les paramètres de prix et qualité, le marché va, évidemment être débalancé. On risque de perdre au profit de nos compétiteurs internationaux.

**The Vice-Chairman:** That is it, Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** One question, please?

**The Vice-Chairman:** You can; a final. Please be very brief.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I just want to say that the great arguments we had in Saskatchewan, particularly, were on their inability to compete with you Quebec producers. Under the best of all possible circumstances, they could never compete with you on the international pork market. Second; they would have a very great difficulty, even competing with you, in the cattle field for the eastern market. So the question we face is, when you say that you want the free enterprise system to go, that we see a requirement to try to find a way to allow the producer some flexibility in choosing his local transport—because there is no way he can escape the long-range transportation needs by railway—to be able to wring the inefficiencies out of the western rail transportation system. Our fear is that, if you pay the money directly to the railways, what you will do, will be to confirm existing inefficiencies in the western rail transportation network, which we will all have to pay.

My question is, therefore, that if you really feel we should go to a more free-enterprise system, then the logic of your position should lead you to support payments to the producer and not payments to the railways.

**M. Léger:** Evidemment, ce que vous nous mentionnez-là c'est la confirmation de notre suprématie au niveau des marchés internationaux pour le porc.

C'est vrai. Mais la situation pourrait être inverse également. Ce que vous nous mentionnez, par exemple, si les producteurs du Québec voulaient..., et si les terres étaient propices, si les producteurs du Québec, dis-je, voulaient se tourner vers le marché du grain et entrer en compétition avec les producteurs de l'Ouest, la situation pourrait être tout à fait inverse. Mais il arrive que l'environnement agricole ne soit pas propice au

*[Translation]*

The development of the hog industry in Quebec is based on a given economic environment, and any changes in that given economic environment could change the markets. Quebec pork is sold internationally because of its price and quality. These two factors lead to demand for it in markets such as Japan, for example.

We therefore claim that our plants are efficient and viable and that we are able to market a good product internationally because of price and quality. If hog production is moved, the slaughtering industry will obviously have to follow. Before the price and quality standards are again achieved, the market will obviously be unbalanced. We risk losing out to our international competition.

**Le vice-président:** C'est terminé monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Une question, s'il vous plaît.

**Le vice-président:** Allez-y, ce sera la dernière. Veuillez être très bref.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je veux simplement mentionner que les grandes discussions que nous avons eues en Saskatchewan, en particulier, portaient sur l'incapacité des gens de là-bas de concurrencer les producteurs québécois. Même dans les meilleures conditions, ils ne pourraient jamais soutenir la concurrence avec vous sur le marché international du porc. Deuxièmement même s'ils pouvaient soutenir la concurrence avec vous, ils auraient énormément de difficulté à faire leur place dans le secteur de l'élevage sur le marché de l'Est. La question qui se pose à nous est la suivante: si nous voulons un système de libre entreprise, nous considérons nécessaire d'essayer de trouver un moyen de laisser au producteur une certaine souplesse dans le choix du mode de transport local—parce qu'il lui est impossible d'échapper à la nécessité de recourir aux chemins de fer pour le transport sur de longues distances—afin de pouvoir éliminer les aspects inefficaces du réseau de transport ferroviaire de l'Ouest. Nous craignons que si vous versez l'argent directement aux sociétés ferroviaires, vous ne ferez que confirmer les aspects inefficaces actuels du réseau de transport ferroviaire de l'Ouest dont nous devons tous assumer les frais.

Ma question s'énonce donc ainsi: si vous estimez réellement que nous devrions passer à un système plus axé sur la libre entreprise, la logique de votre point de vue devrait vous amener à appuyer le versement des paiements aux producteurs et non aux sociétés ferroviaires.

**Mr. Léger:** Obviously what you are telling us constitutes confirmation of our supremacy on the international pork market.

It is true, but the shoe could also be on the other foot. What you are saying, for example, is that if Quebec producers wished, and if the land were suitable, if Quebec producers, shall we say, wished to tackle the grain market and compete with western producers, the shoe could be entirely on the other foot. But as it happens, the agricultural environment is unsuitable for grain but suitable for breeding. And our pork

## [Texte]

grain, mais propice à l'élevage. Et la production porcine en est une belle preuve et elle s'acclimate très bien à l'environnement québécois.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Ceci conclut la période des questions . . .

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, he did not answer the second part of the question.

**Le vice-président:** Excusez-moi . . .

**M. Léger:** La deuxième partie de votre question, je m'excuse . . . Elle pourrait plutôt être adressée aux producteurs. En ce qui nous concerne, je crois qu'il n'y a pas grand chose à ajouter.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Ceci conclut la période des questions de ce groupe-ci. On vous demande de rester à vos places, si vous voulez bien, afin que les media puissent prendre des photos.

Je tiens au nom du Comité à remercier les représentants du Conseil des viandes du Canada, section Québec. On apprécie vos représentations ici aujourd'hui et nous les prenons en considération.

Je dois vous dire qu'après que les photos auront été prises le Comité devra interrompre ses délibérations jusqu'à 14h00 cet après-midi.

Merci beaucoup, mesdames et messieurs.

Oui, monsieur Ostiguy? Une remarque.

**M. Ostiguy:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je voudrais que les deux mémoires qui ont été présentés ce matin soient annexés au compte rendu de la séance. Cela n'a pas été demandé par les deux groupes, ce matin.

**The Vice-Chairman:** Mr. Ostiguy moves that the briefs be appended to today's proceedings.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Order, please! I think the motion was redundant because both groups read their briefs into the record. So they are already on the record. Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** The committee is now in recess.

## AFTERNOON SITTING

• 1400

**Le vice-président:** Le Comité reprend l'étude de l'article 2 du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Pour la séance de cet après-midi, nous recevons le représentant de l'Association canadienne des industries de l'alimentation du Québec, M. Mario Gaulin; M. Paul-Émile St-Pierre de la Coopérative fédérée du Québec; l'Association des négociants en céréales du Québec, représentée par son vice-président, M. Maurice Pardot; l'Association professionnelle des meuniers du Québec, représentée par son vice-président, M. André Bazinet

## [Traduction]

production is excellent proof of this and is very well suited to the Quebec environment.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. That concludes the question period.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, il n'a pas répondu à la deuxième partie de la question.

**The Vice-Chairman:** Pardon me . . .

**Mr. Léger:** The second part of your question, my apologies, it should be addressed to the producers instead. There is not much to add in so far as we are concerned, in my view.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. That concludes the question period for this group. You are kindly requested to remain in your seats so the media can take pictures.

On behalf of the committee, I would like to thank the representatives of the Quebec section of the Canadian Meat Council. We appreciated your submissions here today and will give them due consideration.

I would like to advise you that, once the photographs have been taken, the committee will adjourn until 2.00 o'clock this afternoon.

Thank you very much, ladies and gentlemen.

Yes, Mr. Ostiguy? You have a comment?

**Mr. Ostiguy:** Mr. Chairman, on a point of order. I would like to have the two briefs that were submitted this morning, appended to the proceedings. This was not requested by the two groups this morning.

**Le vice-président:** M. Ostiguy propose que les mémoires soient annexés aux délibérations d'aujourd'hui.

La motion est adoptée.

**Le président:** À l'ordre s'il vous plaît. Je crois que la motion redondante parce que les deux groupes lisent leurs mémoires qui seront rapportés à l'intérieur du procès-verbal. Alors, ils figurent déjà dans le procès-verbal. Êtes-vous d'accord.

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Le comité fait relâche.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**The Vice-Chairman:** The committee is resuming consideration of Clause 2 of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereto.

This afternoon we will be hearing from the spokesmen of the Quebec division of the Canadian Feed Industry Association, Mr. Mario Gaulin; Mr. Paul-Émile St-Pierre of the *Coopérative fédérée du Québec*; the *Association des négociants en céréales du Québec*, represented by its vice-chairman, Mr. Maurice Pardot; the *Association des meuniers du Québec*, represented by its vice-chairman, Mr. André Bazinet and,



## [Text]

et, en dernier lieu, l'Association canadienne des fabricants de matériel ferroviaire et transitaire, dont le représentant est M. Clermont Doyon, vice-président de *Corporate Marketing, Marine Industry Ltd.*

On vient de m'annoncer que le remplaçant de M. Clermont Doyon sera M. Claude Dessureault, vice-président de la même association. Veuillez vous identifier, messieurs, pour faciliter l'identification au microphone.

On me dit que M. Marcel Latreille, qui était ici ce matin, remplacera M. André Bazinet de l'Association professionnelle des meuniers du Québec parce que M. Bazinet est absent.

Je demande donc au premier témoin de s'identifier. Pourrais-je avoir votre attention, s'il vous plaît, messieurs! Voulez-vous vous identifier, s'il vous plaît?

**Le président:** Tournez le bouton de votre microphone, s'il vous plaît.

**M. Roméo Lalande:** Roméo Lalande, Association des meuniers du Québec.

**M. Marcel Latreille:** Marcel Latreille, porte-parole de l'Association professionnelle des meuniers du Québec.

**M. Paul-Emile St-Pierre:** Paul-Emile St-Pierre, président de la Coopérative fédérée du Québec.

**M. André Bergevin:** André Bergevin de la Coopérative fédérée de Québec.

**M. Maurice Pardot:** Maurice Pardot, Association des négociants en céréales du Québec.

**M. Mario Gaulin:** Mario Gaulin, Association canadienne des industries de l'alimentation animale, section Québec.

**Le vice-président:** Notre greffier nous avise que vous n'aviez pas l'intention de présenter un mémoire. Est-ce exact? Vous ne souhaitez que répondre aux questions des députés afin de leur faire part de votre position. C'est bien cela?

Alors, madame et messieurs du Comité, je suis prêt à prendre les noms de ceux qui désirent intervenir.

Il semble que M. St-Pierre veuille apporter un commentaire.

Monsieur St-Pierre, s'il vous plaît.

**M. St-Pierre:** Monsieur le président, je désire à nouveau affirmer la position de la Coalition qui a comparu ce matin. Nous appuyons entièrement le mémoire qui a été présenté par la Coalition.

Nous, de la Coopérative fédérée, sommes des producteurs. En plus d'être producteurs, nous sommes propriétaires de meuneries et d'abattoirs et nous serions très inquiets si un changement était apporté à la politique, comme ce fut annoncé.

**Le vice-président:** Très bien.

Je cède maintenant la parole à M. Hargrave qui sera le premier intervenant.

Mr. Hargrave, please.

## [Translation]

finally, the Canadian Railway and Transit Manufacturers Association, represented by Mr. Clermont Doyon, Vice-President of Corporate Marketing, Marine Industry Ltd.

I have just been informed that Mr. Claude Dessureault, Vice-president of the same association will be appearing instead of Mr. Clermont Doyon. Would you please identify yourselves, gentlemen, to make it easier to identify you at the microphone.

I have been told that Mr. Marcel Latreille, who was here this morning, will appear instead of Mr. André Bazinet of the *Association professionnelle des meuniers du Québec* because Mr. Bazinet cannot be here.

Would the first witness please introduce himself? Could I have your attention please, gentlemen! Would you introduce yourselves, please.

**The Chairman:** Switch on your microphone, please.

**Mr. Roméo Lalande:** Roméo Lalande, *Association des meunier du Québec*.

**Mr. Marcel Latreille:** Marcel Latreille, spokesman for the *Association professionnelle des meuniers du Québec*.

**Mr. Paul-Emile St-Pierre:** Paul-Emile St-Pierre, chairman of the *Coopérative fédérée du Québec*.

**Mr. André Bergevin:** André Bergevin, from the *Coopérative fédérée du Québec*.

**Mr. Maurice Pardot:** Maurice Pardot, *Association des négociants en céréales du Québec*.

**Mr. Mario Gaulin:** Mario Gaulin, Canadian Feed Industry Association, Quebec Division.

**The Vice-Chairman:** According to the clerk, you do not intend to present a brief. Is that the case? You just want to answer members questions to let them know your position? Is that it?

Then, members of the committee, I am ready to take the names of those who wish to ask questions.

Mr. St-Pierre would like to say something.

Mr. St-Pierre, please.

**Mr. St-Pierre:** Mr. Chairman, I would like to reaffirm the position of the Coalition that appeared this morning. We are in complete support of the brief that was submitted by the Coalition.

We, in the *Coopérative fédérée*, are producers. As well as being producers, we own mills and slaughterhouses and we would be seriously concerned if the change that was announced were to be made to the policy.

**The Vice-Chairman:** Fine.

I will now call on Mr. Hargrave to ask the first question.

Monsieur Hargrave, s'il vous plaît.

[Texte]

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I would like first of all to draw to the attention of the witnesses that there is presently a federal government, specifically the federal Department of Agriculture, domestic feed grain review under way. As I recall, this was an internal review by Mr. Whelan's department that began about March of 1982 and for all intents and purposes is still going on, although there had been an indication that we would know at least what the draft report indicated by this time. Of course, there has been some either draft or leaked copy that has surfaced and so on.

Obviously the witnesses are very interested in this subject of domestic feed grain policy, certainly in their own province, and I can only assume more broadly than that; but are you as a group interested in feed grains interested in this Canada-wide review that is presently under way and eventually will surface, and at any time did your association or your members make a presentation to the group that was reviewing it?

**Le vice-président:** Oui. Monsieur Bergevin.

**M. Bergevin:** Depuis le début de l'été 1982, le gouvernement fédéral a entrepris une série de consultations à travers le pays, et au Québec notamment. À ce moment-là, bien sûr, notre préoccupation était principalement orientée vers la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau. La position défendue au Québec était celle-ci: on ne devait pas faire la promotion d'une nouvelle politique ou changer les règles du jeu tant et aussi longtemps qu'on ne connaîtrait pas l'orientation future du gouvernement fédéral en ce qui concerne les tarifs du Nid-de-Corbeau.

Plus récemment, à Ottawa, M. Borland a convoqué une conférence ou une rencontre nationale, plutôt, à ce sujet, au cours de laquelle nous avons présenté un mémoire, conjointement avec l'Union des producteurs agricoles, dans lequel nous insistions sur le fait que la politique qui était actuellement en vigueur était une bonne politique et que, dans l'ensemble, elle servait bien les intérêts de toute la classe agricole du Canada. Toutefois, compte tenu des oppositions qui se développaient dans certaines régions du pays, nous demeurions ouverts à l'examen de toutes modifications afférentes à cette politique, et possiblement la réévaluation de la formule maïs.

**Mr. Hargrave:** For the information of the witnesses, I am sure they are aware that the Internal Review Committee held hearings in Calgary as well as other places. I would like to ask you very quickly because I want to get another question in too, Mr. Chairman: I can only assume from your response to my first question that you and your associates are generally supportive of the corn-related formula for the pricing of domestic feed grain policies. Is that correct?

**M. Bergevin:** Oui, c'est exact. Face à cette dimension particulière de la politique nationale des grains, qui est la formule maïs, il est important de dire qu'il s'agit d'une formule nationale et non pas d'une formule qui s'applique uniquement au Québec. C'est une formule de fixation de prix ou une formule qui plafonne les prix à l'échelle du pays et non pas uniquement dans l'Est.

[Traduction]

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais tout d'abord signaler aux témoins que le gouvernement fédéral, en particulier le ministère fédéral de l'Agriculture, fait actuellement une étude sur les grains de provende. Je me souviens que le ministère de M. Whelan a mené une étude interne, qui a débuté vers mars 1982 et qui, à toutes fins utiles, se poursuit encore; on nous a cependant laissé croire que nous saurions au moins, à ce stade-ci, ce qu'indiquait le projet du rapport. Il y a eu évidemment un projet diffusé ou une fuite, ou autres renseignements transmis.

Il est évident que le sujet de la politique nationale des grains, surtout dans leur propre province, intéresse beaucoup les témoins et, je peux le présumer, à une échelle encore plus vaste; cependant, en tant que groupe intéressé aux provendes, est-ce que cette étude faite à l'échelle du Canada, qui est en cours et qui éventuellement sera publiée, vous intéresse vraiment? Votre association ou vos membres ont-ils à un moment donné présenté un mémoire au groupe d'étude?

**The Vice-Chairman:** Yes, Mr. Bergevin.

**Mr. Bergevin:** At the beginning of the summer in 1982, the federal government initiated a series of consultations across the country, and here in Quebec. At that time, of course, our main concern was the reform of the Crow rate. Quebec's position was this: we should not promote a new policy or change the rules of the game until we knew what the federal government's position was to be on the Crow rate.

More recently, Mr. Borland organized a conference in Ottawa, or, rather, a national meeting on this topic at which we submitted a brief in conjunction with the *Union des producteurs agricoles*, in which we insisted on the fact that the present policy was a good policy and that, on the whole, it served the interests of the entire farming community in Canada well. However, in view of all the opposition that has developed in some regions of the country, we were open to consideration to any amendments to this policy and possibly to the reassessment of the corn related formula.

**M. Hargrave:** Je suis certain que les témoins sont au courant du fait que le Comité d'étude interne a tenu des audiences à Calgary et à d'autres endroits. Je peux poser brièvement ma question parce que je voudrais en poser une autre, monsieur le président: d'après votre réponse à ma première question, je ne peux que présumer que vous et vos associés êtes généralement en faveur de la formule—mais pour l'établissement des prix, en ce qui concerne les politiques nationales des grains. Est-ce exact?

**Mr. Bergevin:** Yes, that is correct. With respect to this particular facet of the national feed grain policy, the corn related formula, it is important to point out that this is a national formula, and not one that applies solely to Quebec. It is a price-fixing formula or a formula that sets ceiling prices country wide, not just in the east.



[Text]

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, this morning we all heard some comments about the question of self-sufficiency in the livestock sector in the Province of Quebec, specifically beef cattle and hogs. I would like to ask you about, not a repeat of that issue that was discussed this morning, which was the whole question of an indication, at least, of a move by the feed grain producers in Quebec to become self-sufficient in their own right, by a combination of corn or barley or oats or any one of those, but it seems to me that there is indeed some encouragement in the Province of Quebec by the provincial government towards that end. Would you comment on that? And is the whole question of the supply of domestically produced feed grains in the Province of Quebec now an obtainable objective even a few years down the road?

• 1410

**Le président:** Monsieur Bergevin.

**M. Bergevin:** Monsieur le président, il est évident qu'il y a une intention bien déclarée et bien affirmée au Québec de faire la promotion des productions céréalières locales et de développer ces productions.

De là à pouvoir dire si on atteindra un jour l'autosuffisance, c'est une toute autre question. A ce moment-ci, on en est à une proportion d'autosuffisance qui varie entre 50 et 55 p. 100. Il m'apparaît que l'autosuffisance comme telle est fonction de deux facteurs qui sont deux grandes inconnues à savoir, la capacité future de produire davantage et le niveau auquel se situeront les productions animales au Québec.

Or, dans ce contexte, les objectifs du Québec ne sont certainement pas de régresser d'une façon marquée dans les productions animales. L'autosuffisance pourrait s'accroître graduellement, mais de là à atteindre 100 p. 100, c'est plus que probable, et ce, avant encore plusieurs années.

Ce qui est très important, cependant..., on a beaucoup insisté là-dessus ce matin et on le répète déjà depuis longtemps..., ce qui est important, dis-je, pour nous, comme pour les autres d'ailleurs, si on désire que le marché canadien des grains soit bien identifié, c'est de conserver un seul marché domestique, de façon à garantir une certaine équité à l'intérieur des productions entre les régions du pays.

Le fait que notre grain provienne à 100 p. 100 ou à 25 p. 100 des Prairies ne change rien du tout à notre situation puisque le rapport des prix se fait en fonction des mécanismes, ce que M. Dumais expliquait ce matin. Cela ne changera pas, peu importe notre degré d'autosuffisance. Même si on devient un net exportateur de céréale un jour, la relation des prix est et demeurera ce qu'elle est, à savoir que le prix est fixé sur le marché international et que l'acheminement des grains par les voies de transports, principalement dans les Prairies, à cause de la structure physique du pays, créera toujours un écart dans les prix entre le producteur de l'Ouest et le producteur de l'Est. C'est une notion extrêmement importante. Ce que nous avons toujours recherché et qui est fondamental pour nous, c'est qu'il y ait un certain équilibre entre les coûts de production dans l'Ouest et dans l'Est, compte tenu du fait que le gouvernement

[Translation]

**M. Hargrave:** Monsieur le président, nous avons tous entendu, ce matin, certaines observations touchant la question de l'autosuffisance dans le secteur de l'élevage, pour la province de Québec, particulièrement dans celui de l'élevage des bovins et des porcins. J'aimerais vous questionner, et non reprendre toutes les discussions de ce matin, au sujet de ce qui semble être une orientation vers l'auto-suffisance que prendraient les producteurs de grains de provende du Québec, en combinant la culture du maïs, de l'orge ou de l'avoine ou en faisant l'une quelconque de ces cultures, mais il me semble que le gouvernement de la province de Québec les encourage dans ce sens. Voulez-vous formuler quelques commentaires à ce sujet? Et l'approvisionnement en grains de provende produits au Québec est-il un objectif réalisable, même si on ne l'atteignait que dans quelques années?

**The Chairman:** Mr. Bergevin.

**Mr. Bergevin:** Mr. Chairman, obviously, there is a very definite, firm intention in Quebec to promote local grain production and to develop production.

From that to say whether one day we will be self-sufficient, is another question entirely. At the moment, we are between 50 to 55% self-sufficient. It seems to me that self-sufficiency as such depends on two big unknown factors: future increased production capacity and the future livestock production levels in Quebec.

Now, in this context, Quebec's objectives are certainly not to decrease livestock production markedly. Self-sufficiency could gradually increase, and it is more than probable that we will achieve it in a few years' time.

What is very important, however... it was stressed this morning and it has been said over and over again for some time now, what is important, as I was saying, for us and for everyone else as well is that if we want a clearly identified Canadian grain market, we have to keep a single domestic market, so as to guarantee some degree of equity in production among the regions of the country.

The fact that all or only 25% of our grain comes from the prairies does not change the situation at all, since the price relationship is based on mechanisms, as Mr. Dumais explained this morning. That will not change, however self-sufficient we are. Even if we become net exporters of grain one day, the price relationship will remain the same—the price is set on the international market and the moving of grain, mainly on the prairies, because of the physical structure of the country will always lead to a price discrepancy between western producers and eastern producers. It is an extremely important concept. What we have always sought, and this is fundamental for us is a certain balance between production costs in the west and in the east in view of federal government subsidies to or financial participation in production, under various programs.

[Texte]

fédéral, par le biais de différents programmes, subventionne ou participe financièrement aux productions.

Donc, un gouvernement national comme le nôtre qui accorde des deniers publics à des programmes semblables, doit s'assurer de la dimension nationale de ces programmes, ce qui est extrêmement important.

**Le vice-président:** Je tiens simplement à signaler que nous avons la traduction simultanée et qu'il est possible de la capter par l'entremise des quelques récepteurs d'interprétation qui sont disponibles à la table, derrière moi. Ceux qui désirent les utiliser doivent tout d'abord signer la formule et ils pourront s'en servir ensuite.

Please continue, Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Chairman, further to this subject of self-sufficiency in feed grains, would the witnesses care to indicate whether or not there are now subsidies being paid, or that have been paid, by the provincial government to encourage more production of feed grains in the Province of Quebec? And would you indicate which feed grains are the dominant sources of feed grains? Are there more than corn, barley and oats? Would you enlarge on that, please?

**M. Bergevin:** La principale production de céréale au Québec est le maïs qui regroupe environ 50 p. 100 de la production globale. Le reste est partagé entre l'avoine et l'orge.

**Mr. Hargrave:** Would you indicate your response to whether or not the provincial government is, or has been, providing subsidies, either now or in the immediate past, towards the encouragement of more production, in other words, towards ultimate self-sufficiency in feed grains?

**M. Bergevin:** Les encouragements des gouvernements pour l'accroissement des productions céréalières au Québec se sont faits par le biais d'incitations indirectes sous forme de programmes d'investissements dans les infrastructures, au niveau de l'entreposage et du séchage. Mais les deux niveaux de gouvernement, c'est-à-dire le fédéral et le provincial ont créé des programmes incitatifs à ce niveau-là.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you. I call on Mr. Les Benjamin, please.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, we hear from organizations and associations of various kinds across the country about anomalies, about reforming a freight rate, namely, the Crow's Nest Pass freight rate. I would like to ask if your association believes or accepts the claim by the railways and the assertion by some consultants and the Ministry of Transport that the railways, in fact, lose money hauling western grain. Do you believe it? Do you accept it?

**M. Bergevin:** Oui. Nous sommes tout à fait d'accord que les compagnies de chemins de fer, compte tenu du niveau de tarification, qui date quand même de 1897, doivent transporter à perte les céréales de l'Ouest. Nous sommes tout à fait

[Traduction]

So, a national government such as ours, that spends public money on such programs, should see that these programs are national in scope, which is very important.

**The Vice-Chairman:** I just want to point out that we have simultaneous translation that you can listen to on headsets available on the table behind me. Those who would like a set should sign the form and take one.

Veuillez continuer, monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président. Monsieur le président, pour continuer sur le sujet de l'auto-suffisance dans le secteur des grains de provende, est-ce que les témoins voudraient bien nous indiquer si des subventions sont actuellement versées, ou l'ont été, par le gouvernement provincial en vue d'encourager l'accroissement de la culture des grains de provende dans la province de Québec? Et voulez-vous nous dire quelles sont les principales cultures céréalières? Y a-t-il plus de maïs, d'orge et d'avoine? Voulez-vous élaborer sur ce sujet, s'il vous plaît?

**Mr. Bergevin:** Corn is the main grain produced in Quebec, accounting for about 50% of total production. The remainder is split between oats and barley.

**M. Hargrave:** Voulez-vous nous donner votre réponse au sujet du versement de subventions par le gouvernement provincial, soit actuellement, soit tout dernièrement, en vue d'encourager l'accroissement de la production, autrement dit, en vue de promouvoir l'auto-suffisance éventuelle dans le secteur des céréales?

**Mr. Bergevin:** Government encouragement to increase grain production in Quebec has taken the form of indirect incentives through programs of investment in infrastructure for storage and drying. Both levels of government, both the federal and the provincial governments, have set up this kind of incentive program.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci. J'appelle maintenant monsieur Les Benjamin, s'il vous plaît.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, diverses associations et organisations du pays ont mentionné des anomalies, ou la réforme du tarif de transport, soit du tarif du Nid-de-Corbeau. J'aimerais vous demander si votre association croit ou accepte la déclaration des compagnies de chemin de fer ou l'affirmation de certains consultants et du ministre du Transport voulant que les compagnies ferroviaires perdent effectivement de l'argent dans le transport du grain. Le croyez-vous? L'acceptez-vous?

**Mr. Bergevin:** Yes. We accept completely that the railways have to be hauling grain at a loss in view of the rate that dates back to 1897. We accept it entirely. What we are wondering, although it is not a major reservation, yet it is a question that



## [Text]

d'accord avec cela. Ce que nous nous demandons, sans être une réserve majeure mais qui demeure quand même une question sans réponse, c'est si le déficit évalué est réel ou non.

**Mr. Benjamin:** The evaluation has been based on railway figures, and you can argue and have fun with that, too.

Would you agree, then, that if there is going to be a reform of the Crow's Nest Pass agreement and the statutory rates of 1925, on the other side of the coin there should be some reform of the anomalies that are in place in terms of all that we have given both railroads, that there should be some mineral rights and some lands returned to the people of Canada, including the people of Quebec? If the railroads want out of their side of the deal, why should they be allowed to keep our side of the deal?

**The Chairman:** Anyone want to step into that one? Mr. Pardot.

**Mr. Maurice Pardot (Vice-President, Association des négociants en céréales du Québec):** It is a very interesting question you are throwing out there, but you have to remember that it was the government that made the original deal. As the elective body representing all of Canada, we still have a government today and it behoves the present government to establish what is right for the Canadian people for an equitable position across Canada.

**Mr. Benjamin:** We know what the government wants to do. They want to leave the railroads with all the gravy and nail our grain producers. I am asking, does your association accept and believe the railroad allocations? Let me remind you that since 1970—it is why I claim the railroads have never lost money hauling grain—the federal government, or the taxpayers across Canada, have given them \$1.6 billion in various programs. The Provinces of Saskatchewan and Alberta spent \$105 million buying hopper cars, which the railways get to use free. The farmers themselves spent \$110 million providing railway cars, which the railroads get to use free. In fact, the hopper cars that have been provided, some 13,000 of them, save the railways over \$100 million a year that would have been paid in interest charges alone, if they had had to buy them. They have never lost money hauling grain. That is the mythology that has been perpetuated by governments since 1897. Why do people blindly accept it? Why do you believe this when we know what they have been given?

• 1420

Would you like the mineral rights Canadian Pacific has? Canadian Pacific has collected over \$400 million from the mineral rights that they hold as the result of 1881-97. How much longer do we continue to blindly accept their claim that they are losing money hauling grain or anything else?

**Le vice-président:** Monsieur Bergevin s'il vous plaît.

## [Translation]

remains unanswered, is whether the deficit as evaluated is real or not.

**M. Benjamin:** L'évaluation a été fondée sur les chiffres qu'ont fournis les compagnies ferroviaires, et vous pouvez en discuter et en rire aussi!

Seriez-vous donc d'accord pour que si, d'une part, on modifie l'accord sur le tarif du Nid-de-Corbeau et les taux statutaires de 1925, d'autre part, on redresse les anomalies qui existent, soit qu'en contrepartie des avantages obtenus, les compagnies ferroviaires retournent des droits miniers et certaines terres aux habitants du Canada, notamment aux habitants du Québec? Si les compagnies ne respectent pas leurs obligations aux termes de l'accord, pourquoi conserveraient-elles les avantages que nous leur avons concédés?

**Le président:** Quelqu'un veut-il intervenir? Monsieur Pardot.

**M. Maurice Pardot (vice-président, Association des négociants en céréales du Québec):** C'est là une question très intéressante que vous soulevez, mais vous ne devez pas oublier que c'est le gouvernement qui a conclu l'accord initial. Nous avons encore un gouvernement aujourd'hui, élu par tous les Canadiens, et c'est à lui qu'il incombe d'établir ce qui est juste pour le peuple canadien, pour assurer un sort équitable à tous les habitants du Canada.

**M. Benjamin:** Nous savons ce que veut faire le gouvernement. Il veut favoriser les compagnies de chemin de fer, au détriment des producteurs de grain. Votre association accepte-t-elle les subventions versées aux compagnies ferroviaires? Je vous rappelle que depuis 1970—c'est la raison pour laquelle je soutiens que les compagnies ferroviaires n'ont jamais perdu d'argent dans le transport du grain—le gouvernement fédéral, soit les contribuables du Canada, leur a donné 1.6 milliard de dollars dans le cadre de divers programmes. Les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta ont dépensé 105 millions de dollars pour l'achat de wagons trémies, que les compagnies utilisent gratuitement. Les fermiers eux-mêmes ont dépensé 110 millions de dollars pour acheter des wagons, que les compagnies utilisent gratuitement. À vrai dire, quelque 13,000 des wagons trémies achetés ont épargné à ces compagnies plus de 100 millions de dollars par année, en intérêts seulement qu'elles auraient dû payer s'il leur avait fallu les acheter elles-mêmes. Elles n'ont jamais perdu d'argent dans le transport du grain. C'est là une fausseté que les gouvernements ont propagés depuis 1897. Pourquoi les Canadiens croient-ils tout cela aveuglément? Pourquoi croyez-vous cela, alors que nous savons ce qu'on leur a donné?

Aimeriez-vous les droits miniers que possède le Canadien Pacifique? Le Canadien Pacifique a encaissé plus de 400 millions de dollars des droits miniers qu'il détient à la suite de 1881-1897. Jusqu'à quand allons-nous continuer d'accepter aveuglement leurs allégations, qu'ils perdent de l'argent à transporter le grain ou quoi que ce soit d'autres.

**The Vice-Chairman:** Mr. Bergevin please.

[Texte]

**Mr. Bergevin:** J'aimerais faire un commentaire là-dessus, monsieur le président.

Il y a quand même un fait qui pour nous est relativement certain, en tout cas nous le croyons sincèrement, à savoir que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a quand même eu comme conséquence, ceci dans certains cas, à savoir de favoriser les augmentations de tarif pour les usagers du transport par chemins de fer à l'extérieur de l'accord, et que les utilisateurs des services des chemins de fer à l'extérieur du Nid-de-Corbeau ont eu à payer une partie du manque à gagner des chemins de fer dû au tarif du Nid-de-Corbeau. Cela est quand même une réalité. On n'a qu'à comparer les échelles des coûts au mille/tonne entre les taux en vigueur dans les Prairies et les taux en vigueur à l'extérieur. Je pense que l'on va réaliser qu'il y a un écart relativement important. Sans doute que les chemins de fer n'ont pas perdu d'argent en transportant du grain, mais ce n'est pas uniquement en transportant du grain dans le cadre du tarif du Nid-de-Corbeau.

**Mr. Benjamin:** All shippers have to use the railroads, or transportation of some kind. They are a common public utility. Everybody has to use them; everybody has to pay for them both directly and indirectly.

There has been a lot of emphasis here this morning on feed grains and the domestic use of grain, which accounts for 20%, at the most, of consumption of our grain production. That is domestic and the rest is export. Since the nation as a whole benefits from grain exports to the tune of about \$6 billion a year, and since we compete with at least four, or maybe five, other exporters who heavily subsidize their transportation and their grain producers, would you not agree, in the name of some kind of additional national unity, that the nation as a whole should share in the cost of getting our grain from inland Canada to export position since the nation as a whole benefits from it? Even feed grain consumers and bread and flour consumers in central and eastern Canada benefit from that grain production. Should not the nation as a whole share in the cost? What is wrong with keeping the statutory grain rate for the grain producers and the nation as a whole sharing in the rest of the costs?

**The Chairman:** As I said earlier, that is probably a leading question, but if anybody wishes . . .

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, it is none of your business whether my questions are leading or not leading.

**The Chairman:** I did not realize it was you I referred to earlier. I apologize for that, but I simply want to point out to the witnesses, when they are asked political questions, that they are not bound to answer a political question.

**Mr. Benjamin:** They are not bound to answer any questions.

**The Chairman:** Some they are.

[Traduction]

**Mr. Bergevin:** I would like to comment on this point, Mr. Chairman.

There is one thing that we are sure about, in any case we sincerely believe it, and that is that at least in certain cases the Crow rate has pushed up rates for rail users not covered by the Crow, and that these users have had to make up for some of the railways' losses resulting from the Crow rate. This is a reality. You need only compare the mile/tonne rates in effect on the Prairies with those in effect elsewhere. I think you will see that there is a relatively large gap. It is unlikely that the railways have lost any money carrying grain, but that is not only by carrying grain at the Crow rate.

**M. Benjamin:** Tous les expéditeurs doivent utiliser les chemins de fer, ou un moyen de transport quelconque. Ce sont des services d'utilité publique. Tout le monde doit les utiliser; tout le monde doit les payer directement ou indirectement.

On a beaucoup insisté ce matin sur les grains de provende et l'utilisation domestique du grain, qui représente 20 p. 100 tout au plus, de la consommation intérieure du grain. Cela est domestique et le reste va à l'exportation. Puisque la nation, dans son ensemble, profite des exportations de grain au rythme d'environ 6 milliards de dollar par an, et puisque nous faisons la concurrence à au moins quatre, et peut-être cinq autres pays exportateurs qui subventionnent fortement leurs moyens de transport et leurs producteurs de grain, ne pensez-vous pas, au nom d'une sorte d'unité nationale supplémentaire, que toute la nation dans son ensemble devrait participer aux coûts du transport du grain du centre du Canada vers les points d'exportation, puisque la nation dans son ensemble en profite? Même les consommateurs de grain de provende, les consommateurs de pain et de farine, dans le centre et l'Est du Canada, profitent de cette production de grain. La nation toute entière ne devrait-elle pas participer à ces coûts? Pourquoi ne peut-on conserver le tarif statutaire pour les producteurs de grain et demander à la nation toute entière de participer au reste des coûts.

**Le président:** Comme je l'ai déjà dit, c'est là probablement une question tendancieuse, mais si quelqu'un désire . . .

**M. Benjamin:** Monsieur le président, cela ne vous regarde absolument pas si mes questions sont tendancieuses ou pas.

**Le président:** Je me suis pas rendu compte que c'était à vous que j'ai déjà fait allusion tout à l'heure. Je m'en excuse, mais je veux simplement mentionner aux témoins que lorsqu'on leur pose des questions d'ordre politique, qu'ils ne sont pas tenus de répondre à une question d'ordre politique.

**M. Benjamin:** Ils ne sont tenus de répondre à aucune question.

**Le président:** Certains le sont.



[Text]

**Mr. Benjamin:** On a point of order, Mr. Chairman. This continuous sort of directing of witnesses seems to me improper. The witnesses may or may not answer any question. They are not under subpoena. They are not under oath. They may or may not answer any question they choose, and to suggest that my question is only political I suggest is political on your part.

**An hon. Member:** Hear! hear!

**The Chairman:** Well, Mr. Benjamin, I guess we have a difference of opinion on that. My job is not only to protect the rights and privileges of the members but also to protect the rights of the witnesses who appear before the committee. I simply point out to them that they are not under obligation to answer any particular question but if they wish they may do so.

**Mr. Benjamin:** I will just close my comment by saying that we need your help. We want your support to keep the Crow rate for grain producers in western Canada. It does not hurt you, and it helps the whole country.

**The Chairman:** Can you help us, sir?

**M. Bergevin:** Certainement.

Il est important de bien voir qu'au départ, les pressions qui se sont manifestées pour apporter des changements à l'accord du Nid-de-Corbeau ne sont pas quand même venues du Québec. Cela, c'est un premier point majeur.

**M. Benjamin:** *That is right.*

**M. Bergevin:** Et tout en reconnaissant chez nous que toute évolution des taux de transport dans l'Ouest ne pouvait avoir d'autre effet que d'être plus exigeant pour notre capacité compétitive dans nos productions animales, ce que l'on a dit au gouvernement fédéral c'était pour essayer de faire une ouverture pour trouver une réforme des tarifs qui avec le temps semblait ne plus faire l'unanimité dans l'Ouest, et créer certains problèmes locaux. Alors, il est bien évident que pour nous, ce n'est pas un avancement de notre cause dans ce sens-là, c'est certain. Ce que l'on a dit au gouvernement fédéral c'est que l'on reconnaissait le bien-fondé de cette démarche-là et puis qu'à l'intérieur des objectifs de réforme nous, notre vision des choses était celle que la Coalition a présentée et que l'on a défendue avec le plus de vigueur possible. Mais la demande de révision des tarifs du Nid-de-Corbeau, il est important de le dire, n'est pas née au Québec.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. *That concludes your question time, monsieur Benjamin.*

Je demande à M. Gaston Gourde de Lévis de poser des questions. Monsieur Gourde.

**M. Gourde:** Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adressent à M. Bergevin. J'ai pris connaissance de la dernière position de la Coalition, malheureusement je n'étais pas ici ce matin, et je m'en excuse. Cependant à la lecture de ce rapport, il semble que la Coalition à la lueur du projet de loi C-155 n'a pas changé sa position mais en fait, a

[Translation]

**M. Benjamin:** Un rappel au Règlement. Monsieur le président, cette façon de diriger continuellement les témoins me semble abusive. Les témoins peuvent répondre ou ne pas répondre à n'importe quelle question. Ils n'ont pas été cités. Ils ne sont pas sous serment. Ils peuvent répondre ou ne pas répondre à n'importe quelle question comme ils le désirent, et suggérer que ma question n'est que politique est d'après moi très politique de votre part.

**Une voix:** Très bien, très bien.

**Le président:** Eh bien, monsieur Benjamin, je suppose que nos opinions divergent sur ce point. Je suis habilité non seulement à protéger les droits et privilèges des membres, mais aussi à protéger les droits des témoins qui se présentent devant ce Comité. Je leur fais simplement remarquer qu'ils ne sont pas absolument tenus de répondre à une question particulière, mais que s'ils le désirent, ils peuvent le faire.

**M. Benjamin:** Je veux conclure en disant que nous avons besoin de votre aide. Nous voulons votre appui pour maintenir le taux du Nid-de-Corbeau pour les producteurs de l'Ouest du Canada. Cela ne vous gêne en rien, et ça va aider le reste du pays.

**Le président:** Pouvez-vous nous aider, monsieur?

**Mr. Bergevin:** Certainly.

It is important to understand from the start that the pressure to change the Crow agreement has not been coming from Quebec. This is a very important point.

**Mr. Benjamin:** *C'est vrai.*

**Mr. Bergevin:** And while we must admit that any change in western transport rates would only place a strain on our competitive capacity in terms of livestock production here in Quebec, our comments to the federal government were made in an effort to change the rates which, in recent years, have not satisfied everyone in the west and have caused certain local problems. Thus, it is obvious that it is not furthering our interests at all. We told the federal government that we recognized the merits of this approach and that, as for any changes that might be made, we were fully in agreement with what the coalition was saying and were standing behind it. But it must be said that the push for changes in the Crow rate did not start in Quebec.

**The Vice-Chairman:** Thank you. *Votre temps est écoulé, Mr. Benjamin.*

I would ask Mr. Gaston Gourde of Lévis for his questions. Mr. Gourde.

**Mr. Gourde:** Thank you, Mr. Vice-Chairman.

My questions are for Mr. Bergevin. I have just read the coalition's most recent position statement. Unfortunately I was not here this morning. I apologize. However, it would seem to me from this brief that the coalition has not changed its position in the light of Bill C-155, but rather, has taken a

[Texte]

une position différente de celle qu'elle avait auparavant, parce que ce n'était pas le même projet de loi qui était devant la Chambre, donc ce n'était pas la même politique.

Nous avons devant nous différentes solutions qui peuvent être apportées pour régler le problème du changement au tarif que nous connaissons actuellement. L'une des solutions qui nous a été apportée est celle, et je vous le demande à titre de témoins experts dans les circonstances, l'une des solutions est celle qui nous a été apportée, dis-je, par l'Opposition officielle à la Chambre des communes le 12 mai dernier, par M. Mazankowski, porte-parole officiel en matière de transport à la Chambre des communes... Position, d'ailleurs, qui a été entérinée par le nouveau chef du parti que représente M. Mazankowski dans une lettre que je recevais dernièrement, et que je pourrais même déposer si le président me le permet, car j'ai des copies ici en quantité industrielle...

J'ai donc une lettre du nouveau chef du parti conservateur qui nous dit qu'il entérine la position du parti à savoir qu'une solution qui semble-t-il serait la meilleure dans les circonstances, c'est celle du libre choix. C'est-à-dire que nous donnerions aux agriculteurs la liberté de choisir entre la subvention versée aux producteurs ou versée aux sociétés ferroviaires. Et je m'en réfère à la déposition du 12 mai 1983 à la page 25 386 du harsard, débats de la Chambre des communes., dans le bas de la page, vous allez voir que M. Mazankowski fait une référence au libre choix. Je vous demande, comme témoin expert, monsieur Bergevin, et peut-être à tous ceux qui sont ici, parce que vous étiez des membres de la Coalition: Êtes-vous en mesure de nous dire aujourd'hui, si en revenant à Ottawa et si nous avions à décider du sort du bill C-155, nous devrions nous enligner oui ou non vers la possibilité du libre choix? Est-ce que vous croyez que pour l'agriculture, tant canadienne que québécoise, ce serait la position la meilleure dans les circonstances?

**The Chairman:** With regard to the preamble to the question, I would propose the same caveat I did to Mr. Benjamin's question. If you wish to answer the question, it is your choice.

Monsieur Bergevin.

**Mr. Benjamin:** That was a gratuitous intervention.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I am really not interested whether you liked it or not. As I said, my obligation is to advise people who appear before this committee of their rights, too. I intend to continue to do so, and if you do not like it then I suggest you phrase your questions differently. The question is fine to ask to a political person; I assume these are not political people, in the classic sense of the word.

• 1430

Monsieur Bergevin.

**M. Bergevin:** La réponse, initialement, est tout à fait claire et nette., c'est non pour commencer.

[Traduction]

completely new stand, because it is not the same bill as was before the House and it is therefore not the same policy.

We have before us various solutions that could be applied to this problem of amending the rate. One of the solutions that has been suggested, and I am asking you this as expert witnesses, as I said, one of these solutions was offered by the official opposition in the House of Commons on May 12, by Mr. Mazankowski, official transport critic in the House of Commons... Furthermore, this position was confirmed by the new leader of Mr. Mazankowski's party in a letter that I received recently. I would like to table this letter if the chairman will allow me, as I have an enormous number of copies here...

I have a letter here from the new leader of the Conservative party, indicating that he supports his party's position that the best solution in the circumstances would be freedom of choice. That is to say that we should give growers the freedom to choose between having subsidies paid to the producers or to the railways. Here I am referring to the submission made on May 12, 1983 on page 25386 of Hansard, debates of the House of Commons. At the bottom of the page, you will see that Mr. Mazankowski refers to freedom of choice. I would ask you, as an expert witness, Mr. Bergevin, and perhaps everyone here, since you are all members of the coalition: Can you tell us today whether, once we go back to Ottawa and if we have to decide on the fate of Bill C-155, we should support the possibility of freedom of choice? Do you think that this would be the best solution in the circumstances for agriculture, both throughout Canada and in Quebec?

**Le président:** En ce qui concerne le préambule à la question, je proposerais la même notification d'opposition que pour la question de M. Benjamin. Si vous désirez répondre à la question, vous en êtes libre.

Mr. Bergevin.

**M. Benjamin:** C'était là une intervention injustifiée.

**Le président:** Monsieur Benjamin, je ne suis vraiment pas intéressé à savoir si elle vous a plu ou non. Comme je l'ai déjà dit, mes obligations consistent à informer de leurs droits, également, les gens qui se présentent devant ce Comité. J'ai l'intention de continuer à le faire, et si cela ne vous plaît pas, je suggère que vous posiez vos questions différemment. C'est le genre de questions qu'il faut poser à un homme politique; je suppose que ce ne sont pas des hommes politiques, au sens classique du terme.

Mr. Bergevin.

**Mr. Bergevin:** My initial response to that is a plain and simple, no.



## [Text]

Dans un deuxième temps, j'aimerais ajouter que l'on semble nous présenter cela un peu comme une nouvelle formule, mais à mon sens, c'est une formule qui s'apparente de très près à une des deux options qui sont prévues dans le Rapport Gilson. Cela c'est extrêmement important. Or, je pense que, en totalité et sans exception, l'orientation du Rapport Gilson a été clairement et complètement, et unanimement rejetée par le Québec. Il est hors de question de revenir à ça chez nous. Cela est très clair.

**Le vice-président:** Monsieur Gourde.

**M. Gourde:** Dois-je comprendre, d'après votre réponse, monsieur Bergevin, que la solution qui vous semble, dans les circonstances, la meilleure..., et par exclusion de toutes les autres, c'est celle du projet de loi C-155 dans son essence généralement.

**M. Bergevin:** Non. La meilleure solution en ce qui nous concerne, et là je le dis sans prétention mais avec beaucoup d'humilité et de sincérité, c'est essentiellement la position qui a été défendue par la Coalition.

Il faut quand même regarder une chose. J'ai l'impression parfois que l'on veut régler en vingt-quatre heures un problème qui est vieux de près d'un siècle. C'est une chose qui physiquement est irréalisable et complètement utopique. Il y a tout le problème dans son entier avec les approches qui ont été défendues actuellement. Nous l'avons dit à plusieurs occasions. On l'a dit avec clarté... On l'a exprimé avec des chiffres; on a documenté notre dossier... On est parti des chiffres que l'on n'a pas inventés et qui sont ceux du fédéral; ils sont quand même là ces chiffres-là, à savoir que la révision des tarifs du Nid-de-Corbeau va créer un impact sur le Québec, impact qui va être extrêmement exigeant dans le futur pour notre capacité concurrentielle avec l'Ouest.

Or, comme tout le monde, on est prêt, comme M. Proulx le disait ce matin, à s'ajuster et à vivre une nouvelle règle en matière de compétition qui va être basée sur une dimension économique plus réaliste que celle de l'intervention perpétuelle de l'État. Mais on ne peut pas s'ajuster et revirer de bord en vingt-quatre heures et être capables d'entrer en compétition..., et c'est le mot, avec une subvention fédérale qui va être donnée aux producteurs des Prairies. Cela c'est impensable.

**Le vice-président:** Une dernière question, monsieur Gourde.

**M. Gourde:** Ce que je comprends de ce que vous me dites c'est que la solution du projet de loi C-155 tel qu'il est... paiement aux sociétés de chemins de fer, est acceptable. Cependant, j'aimerais que vous me fassiez vos commentaires. Est-ce que, à votre avis, il doit y avoir un consensus national pour qu'on puisse aller de l'avant? Nous sommes allés en Colombie-Britannique où il semble que les gens y soient favorables; il semble, je dis bien, que les gens sont favorables..., la plupart des témoins nous disaient: allez-y, maintenant! Dans l'Ouest je suis allé seulement à Regina. Les gens semblaient moins favorables quoi qu'il y avait des intervenants qui nous disaient qu'ils étaient favorables. J'ai l'intervention du vice-premier ministre de la Saskatchewan qui nous fait le tableau de tout le Canada où il dit: dans les Maritimes ça va pas pire, le Québec semble être content aujourd'hui, l'Ontario est assez

## [Translation]

However, I would like to add that it seems that this is being presented to us as something of a new formula, but in my opinion, this formula is very similar to one of the two options provided for in the Gilson Report. This is an extremely important point. Moreover, I think that in its entirety and without exception, the general tenor of the Gilson Report has been clearly, completely and unanimously rejected by Quebec. We are obviously not interested in it.

**The Vice-Chairman:** Mr. Gourde.

**Mr. Gourde:** Am I correct in understanding then from your reply, Mr. Bergevin, that the best solution in the circumstances... excluding all others, would be the general thrust of Bill C-155?

**Mr. Bergevin:** No. The best solution as far as we are concerned, and I say this quite humbly and in all honesty, is essentially the position advocated by the Coalition.

There is one thing that should be considered though. I sometimes get the impression that we are trying to find an overnight solution to a problem that has been with us for close to a hundred years. This is a physically impossible and totally unrealistic aspiration. We have this entire problem and all these solutions are being proposed. We have said it over and over again, quite clearly. We have expressed it with figures; we have documented our case... The figures we have used are not of our own invention rather we got them from the federal government. The figures are there, however, and they show that an amended Crow rate is going to have an impact on Quebec, an extremely important impact in future on how competitive we can be with the West.

Just like everyone else, we are prepared as Mr. Proulx said this morning, to adapt to new rules with regard to competition, based on more realistic economic policies than that of constant government intervention. But we will not be able to adapt overnight or to compete, and that is the key word here, with a federal subsidy given to producers on the Prairies. It is unthinkable.

**The Vice-Chairman:** Your final question, Mr. Gourde.

**Mr. Gourde:** I understand from what you are saying that the solution offered by Bill C-155, as it stands... payments to the railway companies, is acceptable. However, I would like your comments on something. Do you think that we have to obtain a national consensus before we can go ahead? The people we spoke to in British Columbia seemed to be in agreement; yes, it would seem that they are in agreement, in fact, most of the witnesses said: go ahead, do it now! In the West, I went only to Regina. The people there seemed to approve less although some did tell us that they approved. I heard the Deputy Premier of Saskatchewan describe the situation in Canada as follows: in the Maritimes, not bad, Quebec seems to be happy at present, Ontario is quite neutral, the West seem to be somewhat against it, and some are even quite against it, and British Columbia seems to be for it.

## [Texte]

neutre, l'Ouest est un petit peu contre, pas mal contre, en tout cas chez certains, et la Colombie-Britannique semble pour.

Est-ce que vous croyez que pour modifier les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau nous devons obtenir un consensus national ou devons-nous faire la somme des gens qui sont pour, la somme des gens qui sont contre, et avoir un espèce de Canada où l'on assemble des pours et des contres ?

**M. Bergevin:** Dans un premier temps je pense qu'il est clair qu'on puisse dire assez franchement que le consensus est impossible, et il n'en y aura jamais, avec ou sans Nid-de-Corbeau. Au sujet du Nid-de-Corbeau, il n'y avait plus de consensus mais beaucoup de gens contre. Les réformes., il y en a eues des douzaines d'envisagées, il y a eu des mémoires de présentés par toutes les associations agricoles au pays, autant par les gouvernements provinciaux, sans compter l'approche fédérale. Je pense que c'est une variété qui couvre à peu près toutes les options et les possibilités qui existent. Or, aucune d'elles ne fait l'unanimité et ne le fera jamais.

Personnellement, la solution que l'on préconise, ce n'est pas celle du plus grand ensemble, mais c'est celle qui, au niveau des chiffres, de la réalité économique, nous paraît refléter le plus de justice et le plus d'équité ou d'acceptabilité par les milieux agricoles. Je reviens encore une fois là-dessus, c'est important, je veux l'affirmer parce que, après ma dernière réponse j'avais passé un petit commentaire... C'est que pour nous, la solution au problème actuel, c'est écrit dans le document que l'on vous soumet.

Le projet de loi C-155, dans son essence, rejoint certaines des préoccupations, mais pas toutes. Loin de là. Hein!

**Le vice-président:** Merci, monsieur Gourde.

I call on Mr. Doug Neil from Moose Jaw.

**Mr. Neil:** Thank you, Mr. Chairman.

I am not sure whether I heard it correctly on the translation, but did I understand your group to say that you do not want any changes in the policy as announced; in other words, you are happy with Bill C-155?

**Mr. Bergevin:** No, that is not what we said. We believe that the position the Coalition has taken in our brief is the best solution that could be brought forward toward the problem of the Crow's Nest, not Bill C-155. That bill does reach a few of our preoccupations, but does have some dimensions with which we do not agree.

**Mr. Neil:** In the Coalition brief, it states that shippers should pay future increases in transportation costs. Now, out west, we have had considerable representation from producers indicating that the two times Crow by 1985-1986, the five times Crow by 1990, and future increases added on to that, are unbearable and will cause real problems; in fact, will cause some bankruptcies.

I am wondering if, in the course of your considerations or in your discussions before you put this paper together, you met with any western producers or any representatives of any farm

## [Traduction]

Do you think that in order to change the Crow's Nest Pass rate we have to obtain a national consensus, or should we start counting those who are for it and those who are against it; do we want that kind of country?

**Mr. Bergevin:** First of all, I think that we can quite honestly say that it is impossible to obtain a consensus, there will never be one, with or without the Crow. There is no consensus on the Crow, but many people are against it. Many different reforms have been proposed, briefs have been submitted by all the producers' associations across Canada and by the provincial governments, not to mention the suggestions that have come from the federal government. I think that they cover all the options and possibilities. However, they do not come to any unanimous conclusions and never will.

The solution that I support, rather than going along with the majority, is based on the figures, on economic reality, and seems to us to be the most fair, equitable and acceptable to producers. I will come back to this, it is an important point and I want to stress it because after my last reply I forgot to make a comment... What I want to say is that as far as we are concerned, the solution to this problem is contained in the document we have given you.

Essentially, Bill C-155 deals with many of our concerns, but not all of them. Far from it.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Gourde.

J'appelle monsieur Doug Neil de Moose Jaw.

**M. Neil:** Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas sûr d'avoir bien entendu à la traduction, mais si j'ai bien compris votre groupe a dit qu'il ne veut pas de changements à la politique annoncée; en d'autres termes, vous êtes satisfaits du projet de loi C-155?

**M. Bergevin:** Non, ce n'est pas cela que nous avons dit. Nous estimons que la position prise par la Coalition dans notre mémoire est la meilleure solution que l'on puisse proposer au problème du Nid-de-Corbeau, pas du projet de loi C-155. Ce projet de loi touche quelques-unes de nos préoccupations mais il renferme certaines dimensions avec lesquelles nous ne sommes pas d'accord.

**M. Neil:** Dans le mémoire de la Coalition, il est dit que les expéditeurs devront payer les futures augmentations des coûts du transport. Maintenant, dans l'Ouest, nous avons eu un nombre considérable de représentations de la part des producteurs indiquant que le double du taux du Nid-de-Corbeau, d'ici 1985-1986, et cinq fois le taux du Nid-de-Corbeau d'ici 1990, et les augmentations ultérieures ajoutées à cela, sont inacceptables et causeront de réels problèmes; en fait, cela causera des faillites.

Je me demande si, au cours de vos délibérations ou de vos discussions avant de présenter ce projet, vous avez eu l'occasion de parler avec les producteurs de l'Ouest ou n'importe



[Text]

organizations to discuss the problems that exist in western Canada?

**Mr. Bergevin:** Oui, je pense qu'à ce sujet-là, monsieur le président, ce que l'on peut affirmer sans trop faire d'humour noir, c'est qu'au cours des derniers 18 mois plusieurs personnes, au Québec, ont rencontré fréquemment des associations et des producteurs de l'Ouest. Cela c'est arrivé pas mal souvent et on a discuté de cet ensemble de problèmes. Dans ce contexte, compte tenu de la capacité de payer des producteurs de l'Ouest, c'est peut-être un des bons côtés ou une des dimensions acceptables de la réforme actuelle du fédéral, c'est que d'une part l'inflation future va être partagée entre les producteurs et le gouvernement et en plus de cela on semble vouloir mettre un plafond ou un maximum de coûts pour le producteur, maximum qui va être lié à la valeur du produit qu'il vend.

Alors, je pense qu'à ce niveau-là, le producteur de l'Ouest a des protections relativement élevées face à sa capacité de payer dans le futur.

**Mr. Neil:** Of course, the producer out west might question that. You mentioned having met with several associations, I wonder if you could name the associations you met with.

**Mr. Bergevin:** Oui. Il y a eu des *Cattlemen's Association* de l'Alberta, les *Pools*, des Associations de producteurs de là-bas, des représentants, aussi des ministères provinciaux de l'Agriculture, notamment de l'Alberta, et cela à plusieurs occasions.

**Mr. Neil:** And did they indicate to you that they felt that the producer could pay more at this time?

**Mr. Bergevin:** Je pense que, principalement, nos discussions ont porté sur le principe du paiement., soit payé aux producteurs, soit payé aux chemins de fer. Cela a été le gros débat du Nid-de-Corbeau. Initialement c'était cela. Parce que peu importe le type de subvention que le gouvernement adopte dans ce dossier-là, je pense qu'il y a une chose qui était acquise et convenue à l'avance, c'est que nécessairement, dans le futur, le producteur de grain des Prairies aurait à payer une plus large part des coûts de transport. C'est ce qui est ressorti de cela. Or, même à ce niveau-là je ne pense pas qu'il y ait possibilité de faire un consensus au pays.

Alors il y a une question de réalisme à ce niveau-là et le projet de loi C-155 dans ce domaine-là, précis, m'apparaît, à mon sens, si j'étais producteur dans l'Ouest, une formule fort acceptable.

**Mr. Neil:** No increase in prices. Did you say acceptable or unacceptable—acceptable formula?

**Mr. Bergevin:** Au principe qu'il ait à payer plus cher dans le futur, nous nous sommes montré ouverts et réceptifs à cela. On l'a dit aussi ce matin, et il y a quand même une chose qui est importante. Les Prairies ne sont pas les seules provinces à produire du grain au Canada. Le Québec est devenu un producteur majeur. L'Ontario est un très gros producteur de céréales. Or, chaque producteur de ces provinces-là doit assumer seul et en totalité le coût de transport de son produit avec la pleine inflation.

[Translation]

quels représentants de n'importe quelles organisations agricoles, afin de discuter des problèmes qui existent dans l'Ouest du Canada?

**Mr. Bergevin:** Yes, Mr. Chairman, I think I can say without getting into too much black humour, that over the past 18 months, many people in Quebec have met frequently with western associations and producers. Such meetings were held quite frequently and all of these problems were discussed. In this respect, given Western producers' future ability to pay, this is perhaps one of the good sides or one of the acceptable aspects of the changes being suggested by the federal government, in that a portion of future inflation is going to be shared by the producers and government and, moreover, there seems to be a desire to place a ceiling or maximum on costs for the producer to be tied to the value of the products they sell.

Thus, I think that in this respect the western producer has a considerable amount of protection with regard to his future ability to pay.

**Mr. Neil:** Bien sûr, le producteur de l'Ouest pourrait ne mettre cela en question. Vous avez dit que vous avez eu des réunions avec plusieurs associations je me demande si vous pourriez les nommer.

**Mr. Bergevin:** Yes. There was the *Cattlemen's Association* in Alberta, the *Pools*, the producers' associations, and also representatives of the various provincial departments of Agriculture, particularly in Alberta, on several occasions.

**Mr. Neil:** Et vous ont-ils fait savoir qu'ils estimaient que le producteur pouvait payer davantage en ce moment?

**Mr. Bergevin:** I think that our discussion focussed primarily on how payments should be made—to the producers or to the railways. This was the big issue in the Crow debate. Initially that's what it was. It does not really matter what type of subsidy the government decides to offer, it seems to me that we are working from one basic premise. And that is that in future, Prairie grain producers are necessarily going to have to pay a larger share of transportation costs. That is what came out of it all. And, even in this regard, I do not think that we can ever hope to achieve a national consensus.

So, it is a question of being realistic and I think that in this regard, if I were a Western producer, I would find that the formula contained in Bill C-155 was highly acceptable.

**Mr. Neil:** Pas d'augmentation des prix. Avez-vous dit acceptable ou inacceptable—formule acceptable?

**Mr. Bergevin:** The principle that western producers will have to pay more in future—we have shown that we are quite open and receptive to that. We said so this morning. There is one other thing that is important. The Prairies are not the only grain producing provinces in Canada. Quebec has become a major producer. Ontario is a very large grain producer. And every producer in these two provinces has to bear the entire cost of transporting his products, with full inflation.

## [Texte]

**Mr. Neil:** Of course, Ontario and Quebec have access to the Seaway and cheap water rates to move their grain, whereas we are landlocked. In Saskatchewan we are about 1,200 miles from tidewater, and that is quite a problem.

I have just one final question. Because of the differences of opinion between the various groups and Quebec and western Canada, do you think it would perhaps be advisable to delay the passage of this bill in order that there could be further discussions and hopefully come to more of a consensus and perhaps end up with a better bill?

• 1440

**Le président:** C'est une question du même genre que celles qui ont déjà été posées.

**M. Bergevin:** La seule chose que je pourrais répondre à cela, si j'en ai bien saisi la traduction, de même que les questions et réponses qui ont été données cet avant-midi, il s'agit d'une question à laquelle M. Proulx a très bien répondu, même s'il m'est impossible de citer ses propos mot à mot. Je vous répondrais dans les mêmes termes.

**Mr. Neil:** We will read it in the report.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Neil

Je donne la parole à M. Jean-Guy Dubois. Monsieur Dubois, s'il vous plaît.

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président.

Lors de notre tournée dans l'Ouest et en Colombie-Britannique, il a souvent été question de représentativité. Je n'ai pas pu poser la question ce matin mais je me demande si chacun des témoins qui sont présents ici, pour les fins de nos comptes rendus et pour la compilation des chiffres, pourrait nous dire combien chacune de vos organisations représente de membres. On en a beaucoup discuté dans l'Ouest; on disait que les *wheat pools* représentaient tant de personnes, que la *National Farm Union* en représentait un certain autre nombre et ainsi de suite.

Est-ce que, très brièvement, chacune des organisations pourrait nous dire le nombre de personnes qu'elle représente?

**Le vice-président:** Monsieur Bergevin.

**M. Bergevin:** Je peux vous répondre, mais je ne sais pas si ma réponse vous satisfera.

**M. Dubois:** Je vous en poserais une autre si elle ne me convient pas.

**M. Bergevin:** Depuis le début du dossier, il y avait une position unanime au Québec qui était celle de la Coalition. Elle était totale, très claire et sans dissidence. Je puis dire, à ce moment-ci, que la Coalition représente la totalité des agriculteurs du Québec.

**M. Dubois:** Pouvez-vous me dire combien de membres la Coopérative fédérée regroupe? L'Association des négociants en céréales du Québec en représente combien? L'Association professionnelle des meuniers, c'est combien de personnes? L'Association canadienne des industries de l'alimentation du

## [Traduction]

**M. Neil:** Bien sûr, l'Ontario et le Québec ont accès à la Voie du Saint-Laurent et ne paient pas cher pour transporter leur grain par la voie fluviale, tandis que nous sommes entourés par les terres. En Saskatchewan, nous sommes à environ 1,200 milles de la mer, et c'est là tout un problème.

Une dernière question. À cause des divergences d'opinion entre les divers groupes, le Québec et l'Ouest du Canada, croyez-vous qu'il serait à conseiller de retarder l'adoption de ce projet de loi, de prendre le temps de discuter davantage, et éventuellement d'en arriver à un plus grand consensus et peut être à un meilleur projet de loi?

**The Chairman:** This question is similar to those already asked.

**Mr. Bergevin:** The only answer I can give, if I have understood the translation, and this morning's questions and answers, is that Mr. Proulx has answered this question very well, although I cannot quote his exact words. I would answer you in the same way.

**M. Neil:** Nous lirons cela dans le rapport.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Neil.

I call on Mr. Jean-Guy Dubois. Mr. Dubois.

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman.

When we went through western Canada and in British Columbia, representativeness was often brought up, I could not ask the question this morning, but I wonder if the witnesses who are here could, for the purpose of our reports and to help us compile figures, tell us how many members each one of your organizations have. There was a lot of discussion down west; some said that Wheat Pools represented so many people that the National Farm Union represented a certain other number, and so on.

Could each organization briefly tell us the number of persons they represent?

**The Vice-Chairman:** Mr. Bergevin.

**Mr. Bergevin:** I can answer you but I do not know whether you will be satisfied with it.

**Mr. Dubois:** I will ask you another one if I have to.

**Mr. Bergevin:** From the very beginning, there has been a unanimous position in Quebec and that has been the coalition's position. It is clear, complete and unanimous. At this time, I can say that the coalition represents all Quebec farmers.

**Mr. Dubois:** Can you tell me how many members the Coopérative fédérée has? The Association des négociants en céréales du Québec has how many? How many for the Association professionnelle des meuniers? How many members has the Association canadienne des industries de l'alimen-



## [Text]

Québec est formée par combien de membres? J'aimerais bien connaître ces chiffres, si vous les avez ici.

Peut-être que M. St-Pierre pourrait m'en citer quelques-uns.

**Le président:** Monsieur St-Pierre.

**M. St-Pierre:** La Coopérative fédérée regroupe toutes les coopératives agricoles de la province et elle compte 35,000 membres.

**M. Dubois:** D'accord. L'Association professionnelle des meuniers regroupe combien de membres?

**M. Latreille:** L'Association professionnelle des meuniers du Québec regroupe environ 175 membres actifs. Je puis vous dire, de plus, que le secteur privé transforme environ 65 p. 100 de tous les grains utilisés au Québec.

**M. Dubois:** D'accord. L'Association des négociants en céréales du Québec représente combien de personnes?

**Le président:** Monsieur Pardot.

**M. Pardot:** Les entreprises comportent un nombre d'environ 35 membres. Toutefois, la presque totalité des grains sont acheminés vers nos membres pour la distribution et le transport des grains de l'Ouest.

**M. Dubois:** Très bien. Nous en sommes maintenant à l'Association canadienne des industries d'alimentation du Québec.

**M. Gaulin:** Cette association représente les gros manufacturiers de moulée ainsi que tous les commerces connexes à la fabrication de la moulée.

**M. Dubois:** Quel en est le chiffre?

**M. Gaulin:** Il est très important. On peut dire que les plus compagnies les plus importantes y sont représentées.

**M. Dubois:** D'accord. Je vous remercie.

**M. Gaulin:** Il y a une chose qu'il ne faudrait pas oublier, c'est que certains membres qui font partie de notre association appartiennent également à d'autres associations.

**M. Dubois:** Très bien. Merci.

Alors, comme l'a dit M. Bergevin, dans son ensemble, la Coalition représente tous les agriculteurs.

Monsieur Bergevin, à une réponse que vous donniez à mon collègue de Lévis, M. Gourde, vous avez dit, au sujet du projet de loi C-155, et vous l'avez dit à M. Neil aussi, que vous ne l'appuyez pas. Sans vouloir me faire l'avocat du diable, j'aimerais vous référer à votre mémoire, c'est-à-dire à celui de la Coalition, à la page 2. On peut y lire les quatre grands objectifs ou quatre revendications de la Coalition. Tout d'abord, vous parlez du paiement aux chemins de fer; deuxièmement, il est question de l'accroissement futur des coûts; troisièmement, vous dites qu'aucun nouveau produit ne devrait être ajouté; et, quatrièmement, qu'une aide équivalente aux producteurs des Prairies soit accordée aux céréaliculteurs de l'Est.

Je reprends maintenant votre mémoire, mais aux pages 5 et 6 cette fois-ci. La première revendication, c'est-à-dire le paiement aux chemins de fer, c'est fait. Votre deuxième

## [Translation]

tation du Québec? I would like to have these figures, if you have them here.

Perhaps Mr. St. Pierre could give me some of these figures.

**The Chairman:** Mr. St. Pierre.

**Mr. St. Pierre:** The Coopérative fédérée groups all farm unions in the province and it has 35,000 members.

**Mr. Dubois:** Thank you. How many members in the *Association professionnelle des meuniers*?

**Mr. Latreille:** The *Association professionnelle des meuniers du Québec* has about 175 members, active ones. I can also tell you that the private sector processes about 65% of all grains used in Quebec.

**Mr. Dubois:** Thank you. The *Association des négociants en céréales du Québec* has how many members?

**The Chairman:** Mr. Pardot.

**Mr. Pardot:** There are about 35 company members. However, almost all the grain is sent to our members for distribution and for the transportation of western grain.

**Mr. Dubois:** Very well. We shall now deal with the *Association canadienne des industries d'alimentation du Québec*.

**Mr. Gaulin:** This association represents large feed manufacturers and all related establishments processing feed.

**Mr. Dubois:** What are the figures?

**Mr. Gaulin:** It is very large. I can say that the major companies are represented.

**Mr. Dubois:** Very well, thank you.

**Mr. Gaulin:** One thing should be remembered. Some of the members that belong to our association also belong to other associations.

**Mr. Dubois:** Very well, thank you.

Therefore, as Mr. Bergevin has said, the Coalition generally represents all farmers.

Mr. Bergevin, when you answered my colleague from Lévis, Mr. Gourde, you said that you did not support Bill C-155, and you repeated this to Mr. Neil. Without acting like the devil's advocate, I would like to refer you to your brief, that is the Coalition's brief, page 2. We find there the four main objectives or four demands of the Coalition. First, there is the payment to railway companies; second, reference is made to a future cost increase; third, it is stated that no new product should be added, and four, that assistance, equivalent to that granted to prairie producers, be given to eastern grain growers.

Going back to your brief and looking at pages 5 and 6, the first demand, that is payment to railway companies, that has been done. Your second demand deals with the future increase

[Texte]

revendication porte sur l'accroissement future des coûts de transport et vous dites que le gouvernement fédéral a proposé d'assumer une part de l'inflation, soit 3 et 6 p. 100, etc. Je sais que vous êtes bien au courant de ces problèmes-là et que vous connaissez très bien ces chiffres-là... on s'est vu à plusieurs reprises.

Vous dites, vu que cette proposition ne dessert nullement les intérêts agricoles du Québec, que la Coalition l'accepte volontiers. Donc, pour ce qui est de la deuxième revendication, vous êtes d'accord.

Le troisième point: vous dites qu'aucun nouveau produit ne devrait être ajouté. Un de mes collègues, M. Ostiguy, a interrogé M. Dumais ce matin. Il lui a dit que le 5 mai, lors d'une entrevue qu'il accordait à l'émission *Présent*, à 17h40 précisément, M. Dumais avait dit: On ne mèmera pas une bataille au sujet de l'ajout de nouveaux produits parce qu'on ne produit pas de ce genre produits nous ici. M. Dumais a toutefois ajouté, ce matin, et je dois être juste envers lui, qu'il faut cesser cet ajout à un moment donné et qu'on se doit de tirer la ligne quelque part. Il ne faut quand même pas ajouter des produits *at large*. On nous a proposé, à ce moment-là, au lieu d'utiliser les arrêtés en conseil, d'y aller par amendement à la loi.

Nous en sommes à la quatrième revendication, c'est-à-dire accorder une aide équivalente. Si je fais le total de tout ça, il y a trois revendications sur quatre qui sont à la satisfaction des gens de la Coalition en ce qui a trait au projet de loi C-155. Ai-je raison de dire cela? Le projet de loi C-155 dans son ensemble vous satisfait-il?

**Le président:** Monsieur Bergevin.

**M. Bergevin:** Pouvez-vous me citer le troisième point sur lequel on semble être d'accord?

**M. Dubois:** Le troisième point traite de l'ajout des produits.

Vous dites, à la page 6 du mémoire que vous avez soumis ce matin, qu'aucun nouveau produit ne devrait être ajouté. Vous voyez d'un mauvais oeil le fait que de nouveaux produits soient ajoutés. Comme mon collègue, M. Ostiguy de Saint-Hyacinthe, le répétait ce matin, au sujet des lentilles, des pois et du tournesol, à savoir que ces grains soient éligibles à des tarifs préférentiels, il a dit: Écoutez, on ne fera pas une bataille de rue à ce sujet-là!

Ce que je retire de vos commentaires de ce matin et de cet après-midi, c'est que l'intention générale du projet de loi et l'importance pour le Québec, l'agriculture du Québec, c'est le paiement aux chemins de fer. Cette chose-là est faite. Vous me direz que nous sommes plus ou moins d'accord sur le troisième point, et je vous l'accorde. Mais sur les quatre revendications, il y en a trois qui font partie du projet de loi. Donc, je crois qu'on peut dire que la Coalition québécoise, même si certaines gens ont exprimé une voix discordante et je tairai leurs noms, dans l'ensemble, est d'accord avec le bill C-155. Ce projet de loi rejoindrais, semble-t-il, la plupart de vos préoccupations.

C'est une longue question.

**Le président:** Monsieur Bergevin.

[Traduction]

in transportation costs and you say that the federal government had proposed to assume part of the inflation; that is 3% and 6% etc. I know you are fully aware of those problems and very familiar with these figures... we have met several times.

You say that this proposal does not have any ill effects on Quebec's agricultural interests and that the Coalition therefore accepts it. Then, you agree with regard to the second demand.

The third point: You say that no new product should be added. Mr. Ostiguy, one of my colleagues, questioned Mr. Dumais this morning. He told Mr. Dumais that when he was interviewed on *Présent* on May 5, at exactly 5.40 p.m., he had said that they would not fight about the addition of new products because they were not producing that type of product here. However, this morning Mr. Dumais added, and I must be fair to him, that this question should be dropped and that a line would have to be drawn at one point. Products should not be added "at large". The proposal made to us at that time was to amend the Act instead of having orders in council.

We have now reached the fourth demand, that is the granting of equivalent assistance. If I add up everything, the Coalition is satisfied with regard to three of its four demands concerning Bill C-155. Is that right? Are you generally satisfied with Bill C-155?

**The Chairman:** Mr. Bergevin.

**Mr. Bergevin:** Can you give me the third point on which we seem to agree?

**Mr. Dubois:** The third point deals with the addition of products.

You state, on page 6 of the brief you submitted this morning, that no new product should be added. You do not agree with the addition of new products. As my colleague, Mr. Ostiguy from St. Hyacinthe, repeated this morning regarding lentils, peas and sunflowers being subject to preferred rates, he said: Listen, we will not have a big fight about that.

What I get from the comments you made this morning and this afternoon is that the general intent of the bill, and what is important for Quebec, the Quebec agriculture, is the payment to railway companies. That has been done. You will tell me that we more or less agree on the third point, and that is true. Concerning the four demands, three are part of the bill. Therefore, I think we can say that the Quebec Coalition even though certain persons have expressed disagreement and no names will be mentioned, generally agrees with Bill C-155. This bill would seem to deal with most of your preoccupations.

It is an involved question.

**The Chairman:** Mr. Bergevin.



[Text]

**M. Bergevin:** Oui et elle tourne surtout autour du troisième point, en ce qui a trait aux nouveaux produits.

Je voudrais dire à ce sujet que nous sommes beaucoup moins d'accord que vous le dites. M. Dumais en a expliqué les raisons ce matin et c'est extrêmement important.

Lorsqu'on se penche sur les objectifs de la réforme, ils m'apparaissent quelque peu contradictoires. En fait, qu'est-ce qu'on recherche avec cela? D'une part, c'est de donner une plus grande réalité aux coûts au niveau du producteur et éventuellement, pas nécessairement éliminer, mais réduire l'effet distorsionniste de la subvention puisque toute subvention a un effet de distorsion.

On a beaucoup de raisons d'être inquiets. En se gardant le droit, comme le projet de loi le fait, d'ajouter des nouveaux produits, il n'y a rien qui nous dit que la liste demeurera où elle en est actuellement, ce qui est fort inquiétant pour nous.

Alors, la troisième revendication n'est peut-être pas aussi majeure que le premier point qui est celui du paiement aux chemins de fer, mais elle demeure extrêmement importante. C'est un domaine au sujet duquel on sera très vigilant pour la bonne raison que ce qui semble vouloir rejoindre nos préoccupations par la porte d'en avant, pourrait peut-être permettre d'ouvrir la porte de derrière et on pourrait se retrouver avec une maison vide pendant qu'on jase avec le voisin!

**Le vice-président:** Merci, monsieur Dubois.

Je cède maintenant la parole à M. Nystrom. Je tiens à souligner qu'il ne s'agit pas de l'étoile des Islanders, mais d'un membre efficace du Parti néo-démocrate, qui fait beaucoup de progrès en français.

Monsieur Nystrom.

• 1450

**M. Nystrom:** Monsieur le vice-président, c'est mon père qui joue avec les Islanders.

Vous avez mentionné ce matin dans votre mémoire, que les producteurs ou les expéditeurs doivent payer l'accroissement futur des coûts de transport.

Je pense que nous avons un problème avec cette idée, parce que pour le producteur de blé ici, au Canada, nous n'avons pas du tout de prix garanti. L'année passée et cette année, le prix a beaucoup baissé pour le producteur de l'Ouest du Canada et en même temps, le prix du coût de transport a augmenté. Est-ce que vous avez pensé à cela? Parce que pour beaucoup d'autres choses comme le lait, la dinde, le poulet et comme les oeufs, il y a des prix garantis.

Est-ce que vous êtes d'accord avec ce même système pour les autres produits aussi?

**Le vice-président:** Monsieur Bergevin.

**M. Bergevin:** Oui, je voudrais répondre à cela, simplement en disant que lorsque les prix du grain baissent, ils baissent partout et pas seulement dans les Prairies. Et même pour celui qui est produit chez nous! De plus les coûts de transport montent partout aussi; même chez nous.

[Translation]

**Mr. Bergevin:** Yes, and it revolves mainly around the third point, which has to do with new products.

On this point, I want to say there is less agreement than you think. Mr. Dumais gave the reasons this morning and it is extremely important.

When we look at the objectives of the reform, they seem to be somewhat contradictory. What do we actually want? First, to have more realistic costs for producers and, eventually, not necessarily eliminate, but reduce, the distorting effect of the subsidy, since any subsidy has a distorting effect.

We have every reason to be worried. By having the right, as the bill has, to add new products, we have no way of knowing whether the list will stay as it is now, and this is very upsetting for us.

Therefore, the third demand is perhaps not as important as the first one, which is the payment to railway companies, but it is still an extremely important issue. We will have to be very careful here for the simple reason that in trying to deal with some of our preoccupations, other preoccupations may be forgotten and we could end up with nothing at all.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Dubois.

I will now call upon Mr. Nystrom. I would like to point out that he is not a star of the Islanders but an efficient member of the New Democratic Party, who is making tremendous progress in French.

Mr. Nystrom.

**Mr. Nystrom:** Mr. Vice-Chairman, it is my father who plays with the Islanders.

You mentioned in your brief this morning that the producers or the shippers must pay the future increase in transportation costs.

I think we have a problem here because there is absolutely no guaranteed price for the wheat producer in Canada. Last year and again this year, the price has fallen quite sharply in the case of producers from western Canada, but, at the same time, transportation costs have increased. Have you given some thought to that? Guaranteed prices exist, for example for milk, turkey, chicken and eggs.

Do you agree with having the same system for the other products?

**The Vice-Chairman:** Mr. Bergevin.

**Mr. Bergevin:** Yes, I would like to answer this by saying that when grain prices go down, they decline everywhere and not only on the Prairies. Even for what is produced here. Also, transportation costs go up everywhere, even here.

[Texte]

Alors le contexte n'est pas exclusif aux Prairies. Il est général. Il n'est même pas canadien, il est mondial.

**M. Nystrom:** Oui, c'est général, mais dans les Prairies, nous avons beaucoup de blé et c'est très, très important pour notre économie. C'est une question très, très importante pour nous.

**M. Bergevin:** Pour un producteur de céréales, où qu'il se situe, le problème est important et il est le même.

**M. Nystrom:** Mais son prix garanti: est-ce que vous êtes d'accord que le producteur doit payer pour l'augmentation due à l'inflation? Parce que pour d'autres produits, nous avons un prix garanti; c'est tellement différent.

**M. Bergevin:** Oui. Le problème qui se pose ici c'est que le producteur de céréales des Prairies vit dans un monde relativement différent de celui de ses confrères à l'extérieur des Prairies.

**M. Nystrom:** Oui.

**M. Bergevin:** Cela, cela crée aussi une distorsion entre les producteurs de céréales, ce qui fait qu'il y a un grand nombre de producteurs de céréales au Canada qui doivent payer les hausses dues à l'inflation, alors que son voisin d'en face, lui, ne les paie pas.

Alors, dans ce contexte-là, à partir du moment où le fédéral a voulu réviser ses tarifs, la position la plus logique pour nous au départ, même si cela en était une qui nous faisait mal parce qu'elle avait un impact sur l'écart des prix...

**M. Nystrom:** Mais n'oubliez pas que dans les Prairies, nous avons l'exportation d'à peu près 75 ou 80 p. 100 de nos grains. C'est différent.

**M. Bergevin:** 60.

**M. Nystrom:** Dans les Prairies!

**M. Bergevin:** Oui. Si l'on inclut les semences, c'est 60 du total.

**M. Dubois:** Monsieur le vice-président, j'invoque le Règlement.

**Le vice-président:** Oui, monsieur Dubois.

**M. Dubois:** Dans l'assistance on me dit que peut-être M. Bergevin devrait s'approcher du micro. Je sais que vous avez beaucoup parlé du tarif du Corbeau et c'est peut-être cela qui vous a affaibli la voix; mais peut-être que vous pourriez approcher encore un peu plus, parce que les gens de la salle voudraient vous comprendre.

**Le vice-président:** C'est bien.

**M. Bergevin:** On va faire cela clair.

**M. Dubois:** Merci.

**Le vice-président:** Merci.

Monsieur Nystrom.

**M. Nystrom:** Autre chose aussi, monsieur le vice-président: vous avez mentionné aussi ce matin, dans votre mémoire à la page 2, que le mot le plus important est le mot «équité», un système où il y aura équité pour les producteurs. Mais nous avons, comme je l'ai mentionné ce matin, aux États-Unis et

[Traduction]

This does not apply exclusively to the Prairies. It is general. It is not typically Canadian, it is all over the world.

**Mr. Nystrom:** True, it is general, but in the Prairies, we have a great deal of wheat, and it is very, very important for our economy. It is a very important question for us.

**Mr. Bergevin:** For a grain producer, wherever he is, the problem is important and is the same.

**Mr. Nystrom:** But a guaranteed price: do you agree that the producer should pay for the increase brought about by inflation? For other products, we have a guaranteed price; that is quite different.

**Mr. Bergevin:** Yes. The problem here is that the grain producer on the Prairies lives in a relatively different world from that of producers outside the Prairies.

**Mr. Nystrom:** Yes.

**Mr. Bergevin:** That also creates a distortion between grain producers, and this means that a large number of grain producers in Canada have to pay the increases due to inflation, while his nextdoor neighbour does not.

Therefore, in that context, from the time the federal government decided to revise its rates, the most logical position for us from the very start, even though this position hurts us because of its impact on the price gap...

**Mr. Nystrom:** Do not forget that in the Prairies, we export about 75 to 80% of our grain. That is different.

**Mr. Bergevin:** 60.

**Mr. Nystrom:** In the Prairies?

**Mr. Bergevin:** Yes. If we exclude seeds the total is 60.

**Mr. Dubois:** Mr. Vice-Chairman, I rise on a point of order.

**The Vice-Chairman:** Yes, Mr. Dubois.

**Mr. Dubois:** People in the room feel that Mr. Bergevin should perhaps get closer to the microphone. I know you have talked a great deal about the Crow rate and this may explain why your voice is getting weaker, but could you get a little closer so that everybody can hear you.

**The Vice-Chairman:** That is good.

**Mr. Bergevin:** I will be clear.

**Mr. Dubois:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

Mr. Nystrom.

**Mr. Nystrom:** There is something else, Mr. Vice-Chairman. You also mentioned this morning, in your brief on page 2, that the most important word is equity, a system where there would be equity for the producers. But we have, as I mentioned this morning, in the United States and in other countries, large



[Text]

dans d'autres pays des subventions massives pour l'exportation du blé. Alors, est-ce que vous pensez qu'il y aura équité si nous, ici au Canada, éliminons le tarif du Nid-de-Corbeau alors que les États-Unis et d'autres pays dans le monde augmentent leurs subventions à leurs producteurs? Est-ce que nous avons une équité internationale si nous sommes dans une telle situation?

**M. Bergevin:** Il faut bien comprendre que l'équité que nous avons toujours défendue au Québec, depuis déjà pas mal d'années et puis que l'on défend encore, est une équité sur le plan national, en ce sens que l'on recherche un équilibre entre les différentes régions du pays. C'est le point de vue que l'on a défendu, et non pas un point de vue régional.

Or, l'objectif de nos propos a toujours été le même: à savoir qu'il y a deux grandes régions, celle des Prairies, et celle de l'Est. En fait, il y a un marché de production de matières premières, puis un marché de consommation qui s'avère être en même temps aussi un lieu de transformation. Cela, il en a été question un peu ce matin et c'est quand même un domaine sur lequel il faudrait peut-être y revenir, si les questions le permettent. Mais l'objectif de l'équité vise d'abord à permettre un certain équilibre au niveau de la transformation de la matière première, à savoir, l'élevage que l'on fait au pays, de façon à ce que les éleveurs qui sont ici puissent se comparer, et non pas être avantagés, mais bien se comparer, sur le plan des coûts alimentaires, avec leurs confrères de l'Ouest.

C'est cette règle-là de l'équité que nous, nous recherchons.

A cet égard-là, je ferai peut-être un petit commentaire très bref. Les statistiques fédérales qui sont compilées entre autres par l'Office canadien des provenances sont assez révélatrices sur cet équilibre-là. Elles tendent à démontrer que, strictement au niveau des coûts alimentaires, l'Ouest est actuellement favorisé par rapport à l'Est.

**Le vice-président:** M. Pardot voudrait ajouter un commentaire.

Monsieur Pardot, s'il vous plaît.

**M. Pardot:** Monsieur Nystrom, vous indiquez l'exportation qui est très importante pour notre économie. Toutefois, je pense que pour la Coalition, ce qui est important lorsque nous parlons d'équité, c'est que nous parlons de la production animale. Et le déséquilibre que tout changement peut apporter peut être néfaste à l'industrie qui existe aujourd'hui dans notre province.

Autant que je l'ai déjà dit, quand M. Gilson a fait son étude, entre ce qui se passait à cette époque-là et ce qui se passe aujourd'hui, ce sont deux situations complètement différentes. À so époque, on avait une économie qui était florissante. Les moyens de transports avançaient à voiles déployées; et en l'espace de quelques mois, nous avons vu l'autre extrémité du tableau, avec des bateaux qui sont contre le mur depuis l'ouverture de la navigation et on n'a jamais vu ça se passer au Canada, où de l'ouverture à la fermeture de la navigation, il va y avoir des *canalers* qui ne fonctionneront pas. Et cela c'est la méthode la meilleure sur le marché pour transporter le grain, autant pour le domestique que pour l'exportation.

[Translation]

subsidies for grain exports. Would it be equitable, therefore, if we, in Canada eliminate the Crow rate while the United States and other countries around the world increase their subsidies to producers? Is there international equity if we are in that position?

**Mr. Bergevin:** It should be understood that the equity that we have always defended in Quebec, in past years, and which we are still defending is a national equity, that is we seek equilibrium between the various regions of Canada. We have been defending that point of view, not a regional one.

Our comments have always been the same: there are two main regions, the Prairies and Eastern Canada. There is a production market for raw materials and a consumer market which is also a processing area. There was some reference to this in the morning, but it is something we should perhaps discuss further, if possible. The purpose of equity is mostly to allow a certain equilibrium at the processing level for raw materials, that is breeding in the country, so that breeders who are here today may be on the same level, and not have an advantage, but actually on the same level, with regard to food costs with Western breeders.

That is the type of equity we want.

Here, I would like to make a brief comment. Federal statistics gathered for example by the Canadian Livestock Feed Board are very revealing in this respect. They tend to show that, strictly for food costs, Western Canada has some advantage over Eastern Canada.

**The Vice-Chairman:** Mr. Pardot would like to make a comment.

Mr. Pardot.

**Mr. Pardot:** Mr. Nystrom, you state that exporting is very important for our economy. However, I think that for the coalition, what is important when we talk about equity, is that we talk about animal production. Any disequilibrium brought about by changes may affect the industry we now have in our province.

As I have already said, when Mr. Gilson made his study, the situation now and the previous situation are entirely different. The economy was healthy. Transport had no problems. In a few months, the situation has changed completely, with ships that have not been moving since the start of navigation, something we have never seen in Canada, from the start of navigation until the end, some canalers will not work. And that is the cheapest way of transporting grain, both domestically and internationally.

*[Texte]*

Un point aussi que j'aimerais souligner ici, et je pense que c'était M. Neil qui l'avait soulevé, c'est que le chemin de fer, pour votre information, a diminué les taux depuis quelques mois et a négocié des taux à meilleur marché. Alors à un moment donné, nous parlons d'augmenter les taux pour aider le chemin de fer et, à un autre moment nous voyons que le chemin de fer lui-même négocie des taux pour être compétitif ou trouver sa raison d'être.

**Le vice-président:** Vous avez une minute et demie, si vous avez une autre question, monsieur Nystrom... très brièvement.

• 1500

**M. Nystrom:** Oui. Mais est-ce que vous êtes d'accord avec le fait qu'il y a aussi une question d'équité internationale, parce qu'aux États-Unis et dans d'autres pays comme je viens de le dire, il y a des subventions massives, et ce n'est pas juste pour nos producteurs du Canada, ceux de l'Ouest ou de l'Est, si on élimine nos subventions..., et que M. Reagan, aux États-Unis, va dans l'autre direction. C'est aussi une question d'équité.

**Le président:** Monsieur Bergevin.

**M. Bergevin:** Si au Canada on croit que sur le plan international au niveau des exportations principalement, on a un problème d'iniquité vis-à-vis nos producteurs parce que des gouvernements de pays étrangers subventionnent les leurs, à ce moment-là il faudrait regarder le problème d'abord sur le plan national. L'Ouest n'est pas la seule région exportatrice de céréales au pays, et peu importe que la céréale soit exportée ou vendue sur le marché intérieur, la valeur est relativement la même. C'est l'ensemble de la production mais bien la production canadienne qu'il faut regarder, et non pas la production des Prairies.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. Cela termine la période pour M. Nystrom.

I would ask Mr. Flis to take the microphone. Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman. Gentlemen, as this committee travelled across Canada, we tried to get a consensus within each province on the bill itself and, especially, on the method of payment. As you realize, we did not receive any such consensus within the provinces or across the country, and that makes it even more difficult.

What we have heard today is that, yes, you want to see many changes to Bill C-155, but there seems to be a clear consensus as far as method of payment—and that is payment to the railways. Yet, we have been listening across the country to livestock producers and speciality crop producers, both industries very job intensive. I think we are all interested in creating jobs in this country. Now have you had any discussions with those two groups? Have you tossed around any suggestions that would bring an amendment to the bill which would please the majority of the grain producers out west in the three prairie provinces and please the Quebec producers but, at the same time, go a long way to pleasing the livestock producers and the speciality crop producers?

*[Traduction]*

One point I would like to stress here, and I think this is something that Mr. Neil already brought up, is that railway companies, for your information, have reduced rates in the past few months and have negotiated better rates. At one point, we talk of increasing the rates to help railway companies, and then we see that railway companies are negotiating rates so as to be more competitive or justify their existence.

**The Vice-Chairman:** You have a minute and a half, if you have another question, Mr. Nystrom, very briefly.

**Mr. Nystrom:** Yes. But do you also agree that there is question of international equity. In the United States and in other countries, as I have already said, large subsidies are granted and it is not fair to our producers in Canada, both western and eastern producers, if we eliminate our subsidies and if Mr. Reagan does exactly the opposite. It is also a question of equity.

**The Chairman:** Mr. Bergevin.

**Mr. Bergevin:** If we think in Canada that at the international level, mainly for exports, we have a problem of equity toward our producers because foreign governments subsidize their producers, then we should look at the problem on a national level. Western Canada is not the only region exporting grain in the country, and it really does not matter whether the grain is exported or sold on the domestic market because the value is relatively the same. It is the overall production, actually the Canadian production, we have to look at and not the prairie production.

**The Vice-Chairman:** Thank you. This ends the time allotted to Mr. Nystrom.

Je demanderais à M. Flis de venir au micro. Monsieur Flis.

**M. Flis:** Merci monsieur le président. Lorsque le comité s'est déplacé partout au Canada, nous avons essayé d'avoir un consensus dans chaque province au sujet du projet de loi et surtout au sujet de la méthode de paiement. Comme vous pouvez le constater, nous n'avons pas obtenu un tel consensus, ni de la part des provinces, ni de l'ensemble du pays, ce qui rend les choses d'autant plus difficiles.

Ce que nous avons entendu aujourd'hui, c'est que vous voulez bien des changements au projet de loi C-155. Cependant, il semble y avoir un consensus très clair au sujet de la méthode de paiement—et c'est le paiement aux chemins de fer. Partout au Canada, nous avons écouté les éleveurs d'animaux et les producteurs de culture spécialisées, deux secteurs où la main-d'œuvre est très importante. Nous sommes tous intéressés à créer des emplois au Canada. Avez-vous eu des discussions avec ces deux groupes? Avez-vous fait des suggestions qui pourraient entraîner une modification du projet de loi, une modification qui pourrait plaire à la majorité des producteurs de grain de l'Ouest, dans les trois provinces des Prairies et qui saurait plaire, également, aux producteurs du Québec, tout en



[Text]

I think you would agree with us that what we want is not to hurt any one group if we can. We want to come out with the best possible package for all producers in all sectors. Have you had any such discussions? They do not have to be official but just some suggestions which might help the committee with some sort of an amendment.

**The Chairman:** That is another of those can-you-help-us questions. Mr. Bergevin.

• 1505

**M. Bergevin:** Oui, monsieur le président. Nous en avons discuté avec les producteurs de l'Ouest. On a fait appel aux éleveurs de l'Ouest, à ce moment-là, principalement.

Ces gens ont reconnu... peut-être pas tous, parce qu'évidemment on discute avec les représentants et non pas avec tout le monde à la fois. Il se produit la même chose au Québec; nous sommes 150,000 membres qui appuyons la même position alors que seul un petit groupe vient en discuter. On réalise quand même qu'il se dégage une idée maîtresse dans tout ceci, à savoir que, dans le temps, la réforme actuelle proposée par la bill C-155, en ce qui a trait aux deux premiers points, c'est-à-dire le paiement aux chemins de fer et le partage de l'inflation future, permettra aux éleveurs des Prairies de rattraper une partie de ce qu'ils considèrent être un handicap causé par le Nid-de-Corbeau.

Leur problème, du moins de la façon dont je le conçois et comme il m'a été expliqué, vient du fait qu'on a étalé un énorme gâteau sur la table actuellement, donc les appétits de tout le monde se développent et tous veulent passer à table en même temps! Si tel est le problème, on ne le réglera pas en une journée, surtout s'il s'agit d'un vieux problème comme celui-là.

L'avantage du projet de loi C-155, toujours en ce qui concerne ces deux premiers points, c'est que graduellement, dans le temps, étant donné que le producteur de céréales sera appelé à participer aux hausses futures de coûts, aura comme effet d'éliminer une partie du désavantage que voit l'éleveur de l'Ouest, à cause du Nid-de-Corbeau. Cela lui permettra d'avoir accès à un produit qui sera davantage basé sur une réalité des coûts. Le problème, c'est qu'il voudrait l'obtenir dès maintenant. À ce moment-ci, c'est impossible! Il ne faut pas oublier ceci, et nous l'avons répété à maintes reprises, toute réforme du Nid-de-Corbeau qui amène des hausses de taux aura un effet au Québec. C'est une nouvelle dimension à laquelle nous devons nous adapter dans le but de devenir plus efficaces si nous voulons continuer de concurrencer sur les marchés.

Le désavantage d'un paiement direct aux producteurs est qu'il aura comme effet de faire monter brusquement les taux de transport, d'une part, de créer un déséquilibre entre les coûts de production animale dans l'Est et dans l'Ouest, d'autre part et il pourrait nous faire basculer tout simplement.

Le deuxième inconvénient, qui est également majeur, est que l'éleveur, à ce moment-là, bénéficierait d'un prix de grain qui

[Translation]

faisant l'affaire des éleveurs d'animaux et des producteurs de cultures spécialisées.

Vous serez certainement d'accord avec moi que nous ne voulons pas causer d'ennui à aucun groupe. Nous voulons trouver la meilleure solution pour tous les producteurs dans tous les secteurs. Avez-vous eu de telles discussions? Pas nécessairement quelque chose d'officiel mais simplement des suggestions qui pourraient aider le comité à apporter quelque modification.

**Le président:** C'est une autre question du genre pouvez-vous nous aider. M. Bergevin.

**Mr. Bergevin:** Yes, Mr. Chairman. We discussed it with the producers in the west. At that time, it was mainly western breeders.

These people recognized—perhaps not all of them—since we obviously talk to representatives and not everybody at once. The same thing is true in Quebec. We have 150,000 members who support the same position but only a small group comes to talk about it. Nevertheless, we realize that there is a purpose to all this, namely, in time, the reform proposed by Bill C-155. The first two points, that is the payment to the railways and sharing future inflation, will enable prairie breeders to make up partly for what they consider a handicap resulting from the Crow.

Their problem—or at least how I see it and how it was explained to me—comes from the fact that an enormous cake has been spread on the table so that everyone's appetite has been whetted and everyone wants to feast at the same time! If this is the problem, we will not solve it in a day, especially an old problem like that.

The advantage of Bill C-155 with respect to the first two points is that in time part of the disadvantage for the western breeder as a result of the Crow will disappear because the grain producer will help pay future cost increases. That will enable the breeder to have access to a product that will be based on actual costs. The problem is that he would like to have it right now. At this time, that is impossible. It must not be forgotten, and we have repeated this many times, that any change in the Crow that results in rate increases will have an effect on Quebec. This is a new twist that we will have to adapt to in order to become more efficient if we want to remain competitive on the markets.

The disadvantage of a direct subsidy to the producer is that it will cause a sharp increase in transportation rates and create an imbalance in animal production costs between the east and the west and could simply tip the scales.

The second advantage, which is also a major concern, is that the breeder would then benefit from a substantially lower

**[Texte]**

serait substantiellement inférieur, tandis que le producteur de grain en retirerait une valeur de beaucoup supérieure, puisque, en plus de retirer sa valeur de vente à l'éleveur local, il bénéficierait d'une subvention fédérale qui, dans les faits, majorerait son prix de vente de grain. Donc, dans la réalité, on se retrouve avec une double subvention, au niveau du producteur de grain et au niveau de l'éleveur.

**Mr. Flis:** I am sure you must have discussed things like the sunset clause, an immediate review as soon as the bill is passed. Would your membership accept something like a three-year sunset clause where at the end of three years the payment to the railways stops and it must be reviewed and either continued or changed? Would this be acceptable to your membership?

**M. Bergevin:** On a posé une question dans la même veine, ce matin, et M. Dumais y a également répondu.

Le gouvernement est toujours libre de réviser ses politiques et je crois que, étant donné l'ampleur de la réforme, au fil des ans, il y aura des effets et des impacts. J'ai l'impression que de toute façon, il y aura des révisions à intervalles réguliers pendant de nombreuses années.

**Le vice-président:** Monsieur Ostiguy, s'il vous plaît.

**M. Ostiguy:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais tout d'abord poser une question à M. St-Pierre. Notre présence ici aujourd'hui est due à un rapport qui a été fait et qui se nomme le Rapport Gilson. Il a été déposé il y a presque un an maintenant. Lorsque le professeur Gilson a comparu devant ce Comité, il y a trois semaines, à Ottawa, on lui a posé la question suivante: Est-ce que vous avez rencontré les organismes du Québec, lors de votre tournée? Il nous a répondu qu'il avait rencontré la Coopérative fédérée et l'Union des producteurs agricoles.

Je voudrais que M. St-Pierre me dise quelle a été l'ampleur des discussions et quelle direction ces discussions ont-elles prise lors de cette rencontre avec M. Gilson.

**Le vice-président:** Monsieur St-Pierre.

**M. St-Pierre:** Monsieur Ostiguy, je ne suis pas au courant d'une telle rencontre. Je n'ai jamais personnellement rencontré M. Gilson.

**Le vice-président:** Monsieur Bergevin.

**M. Bergevin:** Oui. Je voudrais apporter un bref commentaire. Je puis vous dire qu'effectivement, non seulement M. Gilson n'a pas rencontré les gens d'ici, mais qu'il a même refusé de le faire! Nous avons demandé à le rencontrer mais la raison qu'il nous a donnée, suite à son refus, et je veux que ce soit bien clair, c'est que cela ne relevait pas de son mandat. Donc, il a refusé de consulter ou de discuter avec qui que ce soit, à l'extérieur des Prairies, sur une base officielle. Il ne l'a jamais fait.

**Le vice-président:** Monsieur Ostiguy, permettez-moi de commenter, je vous prie.

J'étais présent, et d'autres l'étaient également, lorsque M. Gilson a comparu devant le Comité. Il a bien dit qu'il ne

**[Traduction]**

grain price whereas the grain producer would obtain a much higher value, because, in addition to getting the sale value from the local breeder, he would receive a federal subsidy which would in fact increase the sale price of the grain. Therefore, in reality there is a double subsidy with respect to the grain producer and the breeder.

**M. Flis:** Je suis certain que vous avez eu des discussions sur des choses comme la disposition de temporairisation, c'est-à-dire une révision tout de suite après l'approbation du projet de loi. Est-ce que vos membres accepteraient quelque chose comme une disposition temporaire de trois ans en sorte que le paiement aux chemins de fer cesse à la fin de trois ans et qu'on doive le réexaminer soit pour le continuer soit pour le changer? Est-ce que vos membres accepteraient ceci?

**Mr. Bergervin:** A similar question was asked this morning and Mr. Dumais answered too.

The government is always prepared to change its policy and I think that the reform, in view of its scope, will have an effect and an impact over the years. In any case, I have the impression that it will be revised at regular intervals over many years.

**The Vice-Chairman:** Mr. Ostiguy, please.

**Mr. Ostiguy:** Thank you, Mr. Chairman.

First, I would like to ask Mr. St-Pierre a question. We are here today because of the Gilson report. It was submitted almost a year ago. When Professor Gilson appeared before this committee three weeks ago in Ottawa, he was asked the following question: «Did you meet with the organizations in Quebec when you visited the province?» He said that he had met with the *Coopérative fédérée* and the *Union des producteurs agricoles*.

I would like Mr. St-Pierre to tell me what the scope of the discussions was and what direction they took during the meeting with Mr. Gilson.

**The Vice-Chairman:** Mr. St-Pierre.

**Mr. St-Pierre:** Mr. Ostiguy, I am not aware of any such meeting. I personally never met Mr. Gilson.

**The Vice-Chairman:** Mr. Bergevin.

**Mr. Bergevin:** Yes. I would like to make a brief comment. I can tell you that not only did Mr. Gilson not meet the people from here, but he also refused to do so! We asked to meet him, but the reason he gave us after he refused—and I want to make this very clear—was that it was not part of his mandate. He therefore refused to consult or talk officially to anyone outside the prairies. He never met us.

**The Vice-Chairman:** Mr. Ostiguy, please allow me to comment.

I was present, and others were too, when Mr. Gilson appeared before the committee. He clearly stated that it was



[Text]

relevait pas de son mandat de consulter quelque province que ce soit, autre que les quatre provinces de l'Ouest. On lui avait fait part, toutefois, qu'un groupe de la province de Québec était opposé. Je ne voudrais pas qu'on demeure sous l'impression que M. Gilson avait dit avoir eu des rencontres avec vous.

Je vous remercie.

**M. Ostiguy:** Je voudrais maintenant poser une question à M. Lalande, vu qu'il a une longue expérience du mouvement des grains au Québec et au Canada. Lors de notre voyage dans l'Ouest, M. Mazankowski a proposé une nouvelle formule, soit celle du libre choix. Vous qui avez une longue expérience, pourriez-vous me donner vos commentaires quant à ce libre choix relativement à la politique des céréales?

**M. Lalande:** La liberté est une chose et le choix en est une autre. La Coalition ne croit pas à l'acceptation d'un choix à cause des difficultés administratives, entre autres, qui pourraient en résulter, d'une part. D'autre part, on se demande de quelle façon on pourrait appliquer une mesure comme celle-là. Il se peut que ce soit possible, mais il faudrait tout d'abord le prouver.

**M. Ostiguy:** C'est tout, monsieur le président.

**Le vice-président:** Monsieur Ostiguy. Vous avez terminé? Je vous remercie.

Je demanderais à M<sup>me</sup> Côté de prendre la parole, si elle le veut bien.

**Mme Côté:** Merci, monsieur le président.

Si vous me le permettez, j'adresserai mes questions à M. Lalande, moi aussi.

Vous êtes tous des consommateurs, si je puis dire, de grains. C'est-à-dire que vos institutions le sont, plus ou moins. Donc, vous êtes des acheteurs de céréales, peu importe d'où elles viennent; que ce soit de l'Ontario, des États-Unis ou de l'Ouest. Vous avez exprimé un vœu, à savoir d'obtenir un prix domestique pour les céréales pour la consommation à l'intérieur du Canada. Je vous avouerai que dans l'Ouest aussi, on nous en a parlé.

J'en viens à ma question. Lorsque vous achetez des céréales en Ontario, vous faites référence à deux choses: celles que vous achetez à Thunder Bay, au prix international, et celles que vous négociez directement avec les producteurs de céréales de l'Ontario.

**M. Lalande:** J'aimerais que la réponse soit donnée par un acheteur de grains.

**Mme Côté:** Très bien.

**Le vice-président:** Monsieur Latreille.

**M. Latreille:** Cela peut se faire sur le marché international, mais on peut acheter des grains en Ontario, soit directement du producteur ou encore par un marchand de grains.

**Mme Côté:** Oui, mais à quel prix?

**M. Latreille:** Ça dépend du marché.

[Translation]

not part of his mandate to consult any provinces other than the four in the west. He had been informed, however, that a group from the Province of Quebec was opposed. I would not want you have the impression that Mr. Gilson had said that he would meet with you.

Thank you.

**Mr. Ostiguy:** I would now like to ask Mr. Lalande a question, since he has a great deal of experience in the transport of grain in Quebec and the rest of Canada. During your trip west, Mr. Mazankowski proposed a new formula, namely, free choice. In view of your extensive experience, could you give me your comments on free choice with respect to grain policy?

**Mr. Lalande:** Freedom is one thing and choice is another. The coalition does not believe that a choice should be made because of administrative or other difficulties that might result. Furthermore, we wonder how a measure like that could be applied. It may be possible but it would have to be proved first.

**Mr. Ostiguy:** That is all, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Mr. Ostiguy, have you finished? Thank you.

Madam Côté may speak, if she wishes to do so.

**Mrs. Côté:** Thank you, Mr. Chairman.

If I may, I would like to direct my questions to Mr. Lalande too.

You are all grain consumers, as it were. Or your institutions are, more or less. Therefore, you buy grain, regardless of where it comes from, whether it is from Ontario, the United States or the west. You have expressed a desire to obtain a domestic price for grain used in Canada. I would like to let you know that this was mentioned to us in the west too.

To come back to my question. When you buy grain in Ontario, you mentioned two things: the grain that you buy at Thunder Bay at the international price and the grain that you get by negotiating directly with the producers in Ontario.

**Mr. Lalande:** I would like someone who buys grain to give the answer.

**Mrs. Côté:** Very well.

**The Vice-Chairman:** Mr. Latreille.

**Mr. Latreille:** That can be done on the international market, but it is possible to buy grain from Ontario, either directly from the producer or from a grain dealer.

**Mrs. Côté:** Yes, but at what price?

**Mr. Latreille:** That depends on the market.

[Texte]

**Mme Côté:** J'ai raison de croire que vous pouvez acheter des céréales à deux prix différents: au prix de Thunder Bay pour celui qui provient de l'Ouest, donc le prix international . . .

**M. Latreille:** Le prix que nous payons est toujours fondé sur le marché des produits de base, marché qui change de jour en jour et d'heure en heure.

**Mme Côté:** Monsieur Bergevin, vous voulez apporter un commentaire à ce sujet?

**M. Bergevin:** Oui. Il y a une dimension importante à cet égard.

**Mme Côté:** C'est de cela que je voulais parler.

**M. Bergevin:** On en revient à la question de la politique nationale des grains sous la formule maïs.

**Mme Côté:** C'est exact.

**M. Bergevin:** Il s'agit d'un point qui a une dimension importante et il me fait plaisir de le souligner car nous n'en avons pas beaucoup parlé. On a souvent tendance à penser que la formule maïs est là pour favoriser l'Est, qui est un marché de consommation, donc principalement le Québec, étant donné que l'Ontario est essentiellement autosuffisant.

• 1515

Il y a deux dimensions dans ça, et il y en a une qui est importante. Car justement, étant donné que dans l'Est on a accès d'une façon massive à un marché d'approvisionnement de maïs, ce qui n'est pas le cas dans les Prairies, quoique cela commence à y entrer, il y a l'autre côté de la médaille qui veut qu'à l'occasion, quand les prix canadiens excèdent les prix américains, suite principalement à des décisions politiques, comme ça a été le cas en janvier 1980 quand le président Carter avait imposé un embargo sur les exportations., à ce moment-là l'éleveur des Prairies peut avoir accès à un grain canadien, à l'équivalent en valeur alimentaire au maïs américain que nous, nous pouvons acheter. Ce que l'on recherche toujours dans cette formule d'équité, c'est que les régions de production animale puissent avoir accès à des coûts alimentaires, et je dis bien alimentaires, puisqu'il faut exclure les coûts en énergie, les salaires, etc., ça varie d'un endroit à un autre, mais au niveau des coûts alimentaires, dis-je, que l'on puisse avoir accès à des références de prix qui soient comparables et qui permettent à chacun de compétitionner.

**Mme Côté:** Il est bien entendu, quand même, que vous désirez maintenir la formule maïs-grain?

**M. Bergevin:** Dans le dernier mémoire qu'on a déposé à Ottawa là-dessus, on a dit que la formule maïs était une bonne formule et que nous la trouvions intéressante pour tout le monde. Mais si l'opposition qui s'est développée principalement dans l'Ouest est très forte à l'égard de cette formule-là, nous sommes ouverts pour trouver des solutions de rechange.

Mais essentiellement, au départ, il est certain que la formule maïs pour nous est une bonne formule à l'échelle nationale.

**Mme Côté:** Merci, monsieur le président.

**Mr. Mazankowski:** A supplementary on that.

[Traduction]

**Mrs. Côté:** I have reason to believe that you can buy grain at two different prices: at the Thunder Bay price for what comes from the west, or in other words, the international price.

**Mr. Latreille:** The price we pay is always based on the primary products market which changes from day to day and even from hour to hour.

**Mrs. Côté:** Mr. Bergevin, do you want to make a comment on this subject?

**Mr. Bergevin:** Yes. There is an important dimension here.

**Mrs. Côté:** That is what I want to talk about.

**Mr. Bergevin:** We are coming back to the question of the national grain policy with respect to the corn formula.

**Mrs. Côté:** Exactly.

**Mr. Bergevin:** This is an important point and I am pleased to bring it up because we have not talked about it very much. We tend to think that the corn formula is there for the benefit of the east, mainly Quebec since Ontario is essentially self-sufficient, which provides a market.

There are two aspects here, one of which is important. Because, while in the East there is widespread access to a corn supply market, and this is not the case on the prairies, although it is coming, there is also the other side of the coin, which is that occasionally, when Canadian prices are higher than American prices, mainly because of policy decisions, as was the case in January, 1980, when President Carter imposed an embargo on exports . . . at such times Prairie breeders have access to Canadian grain equal in nutritional value to the American corn that we can buy. What we continue to look for in this equity formula is for livestock producing areas to have access to feed costs, and I do mean feed, because one must exclude energy, salary and other costs, it varies from place to place, but at the level of feed costs, I say, that they can have access to comparable base rates that allow everyone to compete.

**Mrs. Côté:** Of course, you do wish to maintain the corn formula?

**Mr. Bergevin:** In the last brief we submitted to Ottawa on that topic, we said that the corn formula was a good formula and that we found it advantageous to all concerned. But if the opposition that has arisen mainly in the west is very strong with regard to this formula, we are open to alternatives.

But essentially, the corn formula is certainly a good national formula, as far as we are concerned.

**Mrs. Côté:** Thank you, Mr. Chairman.

**M. Mazankowski:** Une question supplémentaire sur ce point.



[Text]

**The Vice-Chairman:** Mr. Mazankowski wishes to put a supplementary on that.

**Mr. Dubois:** *En passant.*

**Mr. Mazankowski:** *Oui.* Is it not true, Mr. Bergevin, that under the corn competitive pricing formula there are times when feed grains are provided to Quebec at prices which are less than the prevailing export market?

**M. Bergevin:** La question est tendancieuse, monsieur le président. Je voudrais compléter mon idée quand même parce qu'il est vrai qu'à l'occasion les marchés de consommation payent une valeur inférieure à la valeur internationale, pas au Québec, mais dans l'ensemble du pays.

La formule mais s'applique à toutes les provinces.

**Le vice-président:** Merci. Je donne maintenant la parole à M. Claude Tessier.

**M. Tessier:** Merci, monsieur le président.

Ma question est simple, elle fait suite au mémoire que nous a transmis M. Garon ce matin., en page 23, en conclusion, il dit:

Le mode de subvention aux chemins de fer, tel que proposé dans le projet de loi C-155, conduit aux mêmes effets que le rapport Gilson et la proposition Pepin du 1<sup>er</sup> février 1983.

Et il ajoute:

Il faut revenir à l'entente initiale du Col du Nid-de-Corbeau de 1897.

Est-ce que vous considérez que cette position de M. Garon est contraire à celle de la Coalition, ce qui nous ferait comprendre que M. Garon vient de désertier la Coalition.

**Le vice-président:** Monsieur Tessier, le président fait remarquer que ce n'est pas un mémoire qui a été déposé, mais seulement distribué.

**The Chairman:** I point out to the committee that there was nobody here to table it.

**M. Tessier:** Monsieur le président, je comprends l'astuce, mais je considère que le point de vue de M. Garon, ministre de l'Agriculture du Québec, est celui qu'il nous a présenté dans ce document-là. Personnellement, je le considère comme étant la position du ministre de l'Agriculture du Québec et en conséquence, celle du gouvernement du Québec, et je me dois de vérifier auprès des membres de la Coalition si eux, considèrent que cette position de M. Garon constitue une désertion de sa part, de la Coalition.

**The Chairman:** Mr. Tessier, I am not arguing with your right to ask the question. I just wanted to make it clear that the brief had not been tabled; that is all. Okay?

**Le vice-président:** Aux témoins je voudrais aussi souligner que si vous ne voulez pas faire de commentaires sur des mémoires qui sont soumis par d'autres groupes, c'est votre choix!

Monsieur Latreille.

**M. Latreille:** Monsieur le président, je voudrais répéter à nouveau qu'en page 1 du document que M. Proulx a lu ce

[Translation]

**Le vice-président:** Monsieur Mazankowski voudrait poser une question supplémentaire sur ce point-là.

**M. Dubois:** *In passing.*

**M. Mazankowski:** *Yes.* Monsieur Bergevin, n'est-il pas vrai que, selon la formule mais, le Québec achète de temps à autre des céréales fourragères à des prix inférieurs aux prix du marché d'exportation?

**Mr. Bergevin:** That is a leading question, Mr. Chairman. I would like to complete my thought all the same because it is true that at times the domestic markets pay less than the international value, not in Quebec, but all across Canada.

The corn formula applies to all provinces.

**The Vice-Chairman:** Thank you. I give the floor to Mr. Claude Tessier.

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Chairman.

My question is simple: it refers to the brief sent to us by Mr. Garon this morning. On page 23, in conclusion, it says:

The method of subsidy to the railways, as proposed in Bill C-155, would have the same effects as the Gilson report and Mr. Pepin's proposal of February 1, 1983.

And, he adds:

We must return to the initial Crowsnest Pass agreement of 1897.

Do you consider that this position of Mr. Garon is contrary to that of the Coalition, which would lead us to believe that Mr. Garon has just deserted the Coalition?

**The Vice-Chairman:** Mr. Tessier, the Chairman wishes to note that this brief has not been tabled, but only distributed.

**Le président:** Je signale au comité qu'il n'y avait personne là pour le déposer.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman, I understand, but I consider the view of Mr. Garon, the Minister of Agriculture for Quebec, to be that which he has presented in this document. I personally consider this to be the position of the Minister of Agriculture of Quebec, and therefore, that of the Government of Quebec, and I do have the right to check with the members of the Coalition whether they consider Mr. Garon's position to be a desertion of the Coalition.

**Le président:** Je ne conteste pas votre droit de poser la question. Je voulais tout simplement souligner que personne n'avait déposé le mémoire; c'est tout. D'accord?

**The Vice-Chairman:** I would like to advise the witnesses that if you do not wish to comment on briefs tabled by other groups, it is up to you.

Mr. Latreille.

**Mr. Latreille:** Mr. Chairman, I would like to repeat that on page 1 of the document read by Mr. Proulx this morning, the

[Texte]

matin, le nom du ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec y apparaît, ce qui veut dire que le gouvernement du Québec est toujours solidaire de la Coalition, donc de ce document que nous avons présenté ce matin.

**Le vice-président:** Avez-vous d'autres questions monsieur Tessier?

**M. Tessier:** Je vous remercie monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci monsieur Tessier... Il appuie toujours la présidence ce monsieur-là.

Je voudrais demander à M. Hargrave de poser des questions.  
Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, I noted on the list of those that are before us that one of these gentlemen must represent the Coop fédérée. Is that you, sir?

**M. Bergevin:** Nous sommes deux à représenter la Coopérative fédérée de Québec. Il y a M. Paul-Emile St-Pierre qui en est le président, et pour ma part je suis responsable de ce qu'on appelle le secteur des grains. C'est un cheval à deux têtes!

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, I must begin by asking if there is a meat packing and processing end to the Coop fédérée by the name of Legrade. Does that continue? That is correct, right?

**Mr. Bergevin:** Yes.

**Le vice-président:** Veuillez répondre de vive voix parce l'équipement ne peut pas enregistrer les mouvements de tête!

**M. Bergevin:** En effet, il y a deux sections qui concernent l'abattage. Il y a ce qu'on appelle les viandes rouges qui marchent sous la marque Legrade, et les viandes blanches à l'aviculture qui marchent sous la marque Excel.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, I would like to tell the witnesses, especially the representative for the Coop fédérée, that I have some very pleasant memories that go way back to the late 1940s and early 1950s when a number of cattlemen and processors, commission men from western Canada, were invited down here as the guests of Legrade, on behalf of the Coop fédérée. I think the occasion was the official opening of the Legrade plant at Princeville. We also saw the one here in Quebec City and, I think it was, a slaughtering facility in the east end abattoirs of Montreal. We were treated very royally, I can tell you, and I have very pleasant memories of that.

This brings me to the point that I wanted to make, but I should ask first of all, does Legrade or another arm of the Coop fédérée import or purchase carcass beef or box beef from the west, especially from Alberta, at this time?

**Le vice-président:** Monsieur St-Pierre.

**M. St-Pierre:** Monsieur le président, nous avons une division des viandes, mais là vous parlez de l'abattoir Legrade qui était situé à Québec et de l'abattoir de l'est de Montréal qui n'existe plus, il a été remplacé par de nouveaux abattoirs. Aujourd'hui on se spécialise dans l'abattage du porc et l'exportation, ou l'importation, ou l'achat du boeuf de l'Ouest..., on n'en fait plus de ce commerce. On n'achète plus de boeuf de l'Ouest, on se

[Traduction]

name of the Quebec Department of Agriculture, Fisheries and Food appears, which means that the Government of Quebec still stands behind the Coalition, and therefore behind the document we presented this morning.

**The Vice-Chairman:** Do you have other questions, Mr. Tessier?

**Mr. Tessier:** No, thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Tessier. This fellow likes chairmen.

I would like to ask Mr. Hargrave to ask questions.

Monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Merci monsieur le président.

Monsieur le président, j'ai remarqué, en lisant la liste devant nous, que parmi ces messieurs-là, il doit y avoir un représentant de la Coop fédérée. Est-ce vous, monsieur?

**Mr. Bergevin:** There are two of us representing the *Coopérative fédérée de Québec*. There is Mr. Paul-Emile St-Pierre, who is our president, and I am responsible for what we call the grain sector. It is a two-headed beast.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, je vais commencer par demander si la Coop fédérée possède une division d'abattage et de transformation de viande du nom de Legrade. Cela continue toujours, n'est-ce pas?

**M. Bergevin:** Oui.

**The Vice-Chairman:** Please speak up; the machine will not record nods of the head.

**Mr. Bergevin:** Yes, there are two sections involving meat processing. We have what we call red meat under the Legrade brand and white meat or poultry under the Excel brand.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, j'aimerais dire aux témoins, au représentant de la Coop fédérée en particulier, que j'ai de très beaux souvenirs qui datent de la fin des années 40 et du début des années 50, quand la Coop fédérée a invité, de la part de Legrade, certains éleveurs et transformateurs, des commissaires de l'Ouest, à venir au Québec. Je pense que c'était à l'occasion de l'ouverture officielle de l'abattoir Legrade à Princeville. Nous avons vu aussi celui de Québec et, si je me trompe pas, un abattoir à l'est de Montréal. On nous a régelés, c'est le cas de le dire, et j'en garde de très beaux souvenirs.

Tout cela pour arriver là où je voulais débiter, mais, tout d'abord, je vais demander si Legrade ou une autre division de la Coop fédérée importe ou achète actuellement de l'Ouest du boeuf en carcasse ou en caisse, en particulier de l'Alberta?

**The Vice-Chairman:** Mr. St-Pierre.

**Mr. St-Pierre:** Mr. Chairman, we have a meat division, but you are talking about the Legrade abattoir in Quebec City and the abattoir in the east end of Montreal that does not exist anymore. It has been replaced by new abattoirs. Today we specialize in slaughtering hogs, and we no longer deal in the export, import, or purchase of beef from the west. We no



[Text]

spécialise dans l'abattage du porc et dans l'exportation du porc.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, as I understand your answer, Coop fédérée is not involved in importing beef, except for some pork. Is that correct?

**M. St-Pierre:** Oui. On ne s'occupe plus de l'achat de boeuf dans l'Ouest. Il n'y a que le porc que l'on abat et que l'on vend à l'exportation dans différents pays, et à la grandeur du Canada.

• 1525

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, the point I want to make is that we have already noted in these discussions that the Province of Quebec requires about 50% of their feed grains for use in their own province to be imported. I have noted that Alberta exports at least 60% of our finished beef to the Montreal market. It seems to me that suggests grounds for a bit of a trade-off rather than getting into a rather emotional argument, which we are, and I know that and I am sure you people realize that, especially over the last three weeks that we have been travelling.

Surely there ought to be ways of some of that 50% of the feed grains from western Canada, from any one of the three prairie provinces, finding its way down here and there ought to be ways of offsetting that, if you like, with a continuation or even an expanded market for the products of our feed grains in the west to the Montreal market and so on. I am not so naive as to suggest that there is a formula we can follow, but it seems to me that that approach would be more appropriate and that in doing so we would be certainly supporting the natural advantages of our respective areas.

That is not a motherhood comment or question, but if you would care to respond I would appreciate it very much.

I wanted to say before I leave it that at one time we shipped many, many carloads of what we called live dry cows from the southern prairies from the ranching country to the Legrade organization soon after the end of the war. They were very well received down here, and I think our fed beef right now is very well received too. I wanted to tell you that as a preamble.

**Le vice-président:** Monsieur Bergevin, s'il vous plaît.

**M. Bergevin:** Je voudrais simplement faire un commentaire sur une partie des remarques qui concerne ce qu'on appelle les avantages naturels des régions. On revient finalement au point crucial du débat. Il a été dit tantôt que si on est ici aujourd'hui c'est à cause d'un rapport qui s'appelle le Rapport Gilson. Personnellement je n'en suis pas tellement convaincu, car je pense que si nous sommes ici aujourd'hui ça remonte un peu plus loin que cela, à peut-être un document qui a été publié par

[Translation]

longer buy beef from the west. We specialize in slaughtering hogs and exporting pork.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, si je comprends bien la réponse, la Coop fédérée ne s'occupe pas de l'importation du boeuf, à l'exception du porc. Est-ce que j'ai raison?

**Mr. St-Pierre:** Yes. We no longer buy beef from the west. We slaughter pork, sell it across Canada and export it to other countries.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, je veux insister sur le fait que nous avons déjà constaté, au cours de nos délibérations, que la province de Québec doit importer environ 50 p. 100 des céréales fourragères qu'elle utilise. Pour ma part, j'ai indiqué que l'Alberta vend au moins 60 p. 100 de ses bovins finis sur le marché de Montréal. Selon moi, cet état de fait devrait laisser entrevoir la possibilité d'un échange quelconque, et non pas donner lieu à des discussions agitées comme celles-ci. Tout comme moi, vous êtes en mesure de vous en apercevoir, surtout depuis que nous avons commencé à nous déplacer, il y a trois semaines.

Il existe sûrement des moyens de prendre au moins une partie de ces céréales fourragères que le Québec achète de l'Ouest canadien, que ce soit de l'une ou l'autre des trois provinces des Prairies, et d'en assurer le transport jusqu'ici; il devrait également être possible d'établir une sorte de contrepartie pour cette opération. Il serait même possible de maintenir ou d'augmenter les ventes de céréales fourragères de l'Ouest sur le marché de Montréal et d'augmenter d'autant la contrepartie. Je ne suis pas assez crédule pour penser que nous pourrions mettre au point une formule quelconque à cet égard, mais il me semble qu'il serait plus approprié d'envisager la question de cette manière et qu'ainsi, nous tirerions profit des avantages naturels de nos régions respectives.

Il ne s'agit pas d'un énoncé ou d'une déclaration inattaquable. Je serais heureux que vous fassiez des commentaires à ce propos.

Avant de vous quitter, je voudrais vous dire qu'il y a un certain temps, peu de temps après la guerre, nous remplissions des wagons entiers avec ce que nous appelions des vaches taries sur pied, qui venaient du sud des Prairies, c'est-à-dire des zones d'élevage, et que nous les vendions au groupe Legrade. Les gens d'ici étaient satisfaits du bétail livré, et je crois qu'actuellement, ils sont également très satisfaits des bovins finis que nous envoyons. Je tenais à vous souligner ceci en guise d'introduction.

**The Vice-Chairman:** Mr. Bergevin, please.

**Mr. Bergevin:** I would just like to make a comment about some of the statements concerning what are called the natural advantages of regions. At last we come back to the crucial point of the debate. A short while ago, somebody said that if we are here today, it is owing to a report called the Gilson Report. Personally, I am not entirely convinced about that, because in my opinion, our being here today goes back further than that; it goes back perhaps to a document that was

## [Texte]

Agriculture Canada qui s'intitule *Le défi des années 80 pour une stratégie agro-alimentaire*, et dans lequel on retrouve très exactement et presque mot à mot tous les commentaires qui ont été faits par la suite, autant par le ministre Pepin, que par M. Gilson dans son rapport.

Ceci étant dit, il faut quand même reconnaître une chose, c'est que l'implication fédérale au niveau de ses subventions... et quand on regarde la réforme du Nid-de-Corbeau on commence à parler de beaucoup de dollars, je pense que les avantages naturels il faut les mettre entre guillemets puis les «contexter». Je pense que nous revenons à la règle qui est la seule que l'on a pu défendre parce que l'on peut la quantifier, et la démontrer, et c'est celle de l'équité. Je pense que l'implication financière du gouvernement est tellement importante que «les avantages naturels des régions», moi je le prends avec du gros sel.

**Le vice-président:** Merci, monsieur.

Does that conclude your remarks?

Merci beaucoup. Au nom du Comité...

**M. Tessier:** J'invoque le Règlement, monsieur le président.

**Le vice-président:** Oui, très bien monsieur Tessier.

**M. Tessier:** Monsieur le président, suite aux audiences que nous avons tenues dans l'Ouest, je pense que l'on peut conclure que l'Ouest risque de s'être fait jouer un tour en nous présentant ses divisions. Je ne voudrais pas que notre position, comme député québécois, devienne aussi inconfortable à l'issue une division au niveau du Québec.

C'est pourquoi mon rappel au Règlement est le suivant: Il est à ce point important d'avoir l'avis du ministre de l'Agriculture du Québec ou du ministre des Transports du Québec au nom du gouvernement du Québec, je vous demande donc, à titre du président du Comité, d'envoyer un télégramme à M. Jean Garon, ministre de l'Agriculture du Québec, pour vérifier s'il est responsable de la position qu'on lui prête dans *Analyse des propositions de changements apportés au tarif statuaire du Nid-de-Corbeau* par le projet de loi C-155, tel qu'il l'a fait parvenir au greffier du Comité, car c'est bien indiqué Jean Garon ministre..., le 15 août 1983. Et si cette position est celle de M. Garon, je voudrais que vous lui demandiez de nous expliquer comment il concilie cette position avec la position qui nous a été présentée par la Coalition où le ministère de l'Agriculture est en théorie partie à cette déclaration.

**The Chairman:** We have a point of order on the floor, which by rights only members should comment on. I know Mr. Latreille wants to make a comment, but I would ask him to wait until the point of order has been disposed of.

I do not see any others who wish to comment on it. I am going to consult briefly with my clerk before I comment on it.

Before I rule on the point of order I must remind all members that this table here is for members only.

## [Traduction]

published by Agriculture Canada called *Challenge for Growth: An Agri-food Strategy for Canada*, and in which can be found precisely, and almost word for word, the comments that have been made since then, both by the minister, Mr. Pepin, as well as by Mr. Gilson in his report.

Having said this, there is nevertheless one thing that has to be recognized, and that is that federal involvement as far as subsidies are concerned, and when we consider the Crow reform, we are talking about a lot of money, I think that these natural advantages have to be put into quotation marks, and then put into context. I think we come back to the only rule that can be defended because it is the only one that can be quantified and demonstrated, and that is the rule of equity. I think that government financial involvement is of such proportions that "the natural advantages of regions" have to be taken with a big grain of salt, in my opinion.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Bergevin.

Est-ce que c'est tout pour vos commentaires?

Thank you very much. On behalf of the Committee...

**Mr. Tessier:** I would like to raise a point of order, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Yes, fine, Mr. Tessier.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman, following the hearings that were held in the West, I think it can be concluded that the West risks having been tricked by presenting us with its divisions. As a Quebec MP, I would not want our position to become as uncomfortable following a division in Quebec.

I am raising the point of order for the following reason: This is precisely how important it is to obtain the view of the Quebec Department of Agriculture or of the Quebec Department of Transport on behalf of the Quebec government; I therefore ask you, as Chairman of the Committee, to send a telegram to Mr. Jean Garon, Quebec Minister of Agriculture, in order to check whether he is responsible for the position he is credited with in *Analysis of the Proposed Changes to the Statutory Crow Rates* by Bill C-155, as it was sent to the clerk of the Committee, because it is clearly marked Jean Garon, Minister, August 15, 1983. And if that position is actually Mr. Garon's, then I would like you to ask him to explain to us how he reconciles that position with the position that has been presented to us by the Coalition, according to which the Minister of Agriculture theoretically subscribes to this statement.

**Le président:** On a soulevé une question relative au Règlement, et seuls les membres du Comité ont le droit de la commenter. Je sais que M. Latreille veut présenter des remarques, mais je lui demanderai d'attendre jusqu'à ce que nous ayons réglé la question.

Je ne vois personne qui désire formuler de commentaires. Je vais m'entretenir brièvement avec le greffier avant de me prononcer.

Avant de régler la question soulevée, je dois rappeler à tous les membres que cette table est réservée aux membres seulement.



[Text]

I would suggest that M. Tessier has raised a valid point, and if it is the wish of the committee we can certainly communicate by telegram with M. Garon to determine the rather obvious differing points of view. Is that agreed?

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I am certainly not an expert on the political dimensions in the Province of Quebec, but it seems to me that the brief we have here speaks for itself. The submission that has been handed to us, which is not a part of the official proceedings, I understand . . .

**The Chairman:** That is correct.

**Mr. Mazankowski:** —speaks for itself. I am not sure why the committee should get involved in the whys and wherefores of the appearance or non-appearance of the provincial Government of Quebec. That is my own personal opinion, but I leave it in your capable hands, Mr. Chairman.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman.

**Le président:** Monsieur Tessier.

**M. Tessier:** *Mr. Chairman*, je pense que dans les autres provinces, les gouvernements provinciaux par le truchement de leurs ministres des Transports, ou en Saskatchewan le vice-premier ministre, les gouvernements provinciaux, dis-je, ont fait connaître leur point de vue.

Je pense qu'au Québec, et ce n'est pas simplement une simple considération politique, et particulièrement comme québécois, nous sommes en droit de nous assurer de la position très claire de notre gouvernement. Et l'objectif que je poursuis, ce n'est pas pour des raisons partisans, c'est pour connaître très exactement le point de vue de notre gouvernement qui m'apparaît être différent . . . Sinon, je vais proposer que le document signé par M. Garon soit déposé et à ce moment-là on devra obligatoirement faire la lumière sur le contenu. Parce que si j'ai bien compris, ce document a été transmis par un responsable du ministère de l'Agriculture directement au greffier pour être pris en considération, et je pense qu'on doit le prendre en considération.

**The Chairman:** Order, please.

We now have a motion before the committee.

**Mr. Bockstael:** No, he says he will make the motion if this . . .

**The Chairman:** Oh, I am sorry; I misunderstood.

Madame Côté.

**Mme Côté:** Sur le même rappel au Règlement, monsieur le président . . . Personnellement, je regrette que le ministre de l'Agriculture du Québec qui avait demandé à venir devant le Comité, ait changé d'idée et que par la suite il ait préparé un document qui nous a été transmis à la fin de l'après-midi.

• 1535

Je pense que c'est cela la liberté de choix! Au sujet d'une décision difficile que le gouvernement fédéral doit prendre, qui concerne tous les Canadiens, comme d'habitude, le Ministère

[Translation]

Je pense que le point soulevé par M. Tessier est valable et, si le Comité le souhaite, nous pourrions certainement communiquer par télégramme avec M. Garon pour jeter de la lumière sur les points de vue très contradictoires qui ont été formulés. Êtes-vous d'accord?

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je ne suis sûrement pas très au courant de la situation politique de la province de Québec, mais il me semble que le mémoire dont nous avons été saisis parle par lui-même. Le document qui nous a été remis, lequel, à mon sens, ne fait pas partie du compte rendu officiel . . .

**Le président:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** . . . parle par lui-même. Je ne vois pas pourquoi le Comité devrait chercher à connaître les raisons qui motivent la présence ou l'absence du gouvernement provincial du Québec. C'est une opinion personnelle, mais je m'en remets à vous, monsieur le président.

**M. Tessier:** Monsieur le président.

**The Chairman:** Mr. Tessier.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman, in the other provinces, I think the provincial governments—through their Ministers of Transport, or in Saskatchewan through the Deputy Premier—have made their points of view known.

I think that in Quebec, and this is not just for political reasons, and especially as a Quebecer, we are entitled to make sure what the position of our government is exactly. And what I am trying to achieve is not just for partisan reasons, it is to find out exactly what is the point of view of our government, since it seems to me to be different . . . Otherwise, I am going to propose that the document signed by Mr. Garon be tabled, and that is when some light will necessarily have to be shed on the contents of the document. Because, if I have understood correctly, the document was given directly to the clerk by an official of the Quebec Department of Agriculture to be taken into consideration, and I think it should be taken into consideration.

**Le président:** Silence, s'il vous plaît.

Nous avons maintenant une motion devant le comité.

**M. Bockstael:** Non, il dit qu'il présentera une motion si . . .

**Le président:** Ah, je m'excuse; je n'ai pas compris.

Mrs. Côté.

**Mrs. Côté:** On the same point of order, Mr. Chairman . . . Personally, I regret that the Quebec Minister of Agriculture, who asked to come before the Committee, has changed his mind and that subsequently he has prepared a document that was given to us late in the afternoon.

I think that's what freedom of choice is! Regarding a difficult decision that the federal government has to make, and which concerns all Canadians, as usual, the Minister of

[Texte]

de l'agriculture du Québec se défile devant une situation compliquée!

Ce qui est désolant, c'est de placer en contradiction toute la Coalition qu'il a lui-même créée. Alors que monsieur le ministre de l'Agriculture soit venu ou non devant le Comité, c'est sa décision, je regrette personnellement que l'on n'ait pas pu l'entendre, mais je suis certainement contre une proposition pour que, ce que j'appelle ses commentaires qui nous ont été remis de cette façon, fassent partie du compte rendu des débats de ce Comité, parce que cela n'est pas un droit. Cela ne doit pas être pris en considération par les membres du Comité des transports, qui est venu entendre des témoins au sujet du projet de loi C-155. Je vous remercie.

**The Chairman:** Before we go any further I want to clarify that the document in question was received by the front desk of the hotel, I understand, late yesterday afternoon. The committee clerk did not receive it until this morning. She only learned it was there late last night. Subsequently, she had copies made for each member. As you can see, it is a rather massive document and that is why it was late this morning before members received their copies.

In any case, we are getting, I think, a little bit in a convoluted situation with this point of order. I have two others who wish to comment, and I hope that explanation will finish the discussion on this particular question. Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, I think if this document had come from Mr. Jean Garon, I think we should not consider it; but since it came from *Jean Garon, ministre*, under his official title then, I think in fairness to Mr. Garon, to the committee, and to the coalition, that an explanation be given. I think Mr. Garon might appreciate it. So I think a simple request, be it by telegram or whatever, might be made asking for a clarification. Then the committee could take it from there.

**Le vice-président:** Monsieur Gourde.

**M. Gourde:** Merci. Je veux simplement rappeler au Comité une déclaration de M. Berntson en Saskatchewan qui nous a dit qu'il avait rencontré ce même ministre de l'agriculture et que toute position qui aurait pu être favorable au fédéral aurait été inacceptable pour M. Garon. Alors, une position hier, une position aujourd'hui, une troisième demain. Cela ne donne rien d'envoyer un télégramme.

**The Chairman:** Well, let us stick to the point of order please. *M. Tardif.*

**M. Tardif:** De mon côté, j'ai évidemment beaucoup apprécié les commentaires et les réponses qui nous ont été fournis au cours de la dernière heure. Mais je me réfère à une explication que l'on nous a donnée tout à l'heure, à savoir que «l'on s'exprimait pour la Coalition». Et à la page 1 du mémoire, il est clairement fait mention que la Coalition inclut le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries, et de l'Alimentation du Québec. Or, à ce que je sache, c'est M. Garon qui occupe, qui est titulaire de ce ministère-là et on nous donne un document,

[Traduction]

Agriculture of Quebec turns tail when faced with a complicated issue!

What is a pity about the whole thing is that he is putting the coalition he created himself in a contradictory position. Whether or not the Minister of Agriculture comes before the committee is his own decision; personally I'm sorry that we weren't able to hear him, but I am certainly against a proposal that would make what I'll call his comments, which were submitted to us in that manner, part of the minutes of this committee's debates, because no such right exists. It should not be taken into consideration by the members of the Transport Committee, which has come to hear evidence concerning Bill C-155. Thank you very much.

**Le président:** Avant de poursuivre, je veux expliquer que ce document a été déposé à la réception de l'hôtel, si je ne m'abuse, en fin d'après-midi hier. Le greffier du Comité n'en a pris possession que ce matin. Elle n'a appris qu'il s'y trouvait qu'en fin de soirée hier. Elle a fait faire des copies à l'intention de chacun des membres du comité au cours des heures qui ont suivi. Vous pourrez constater que c'est un document assez épais et c'est pourquoi les membres n'en ont reçu une copie que tard dans la matinée.

De toute façon, nous nous fourvoyons, à mon sens, dans une situation un peu embrouillée avec cet appel au Règlement. Deux autres personnes veulent se faire entendre, et j'espère que cette explication mettra fin à la discussion sur cette question-là. M. Flis.

**M. Flis:** Monsieur le président, je suis d'avis que si ce document provenait de M. Jean Garon, je suis d'avis que nous ne devrions pas en tenir compte; mais comme il provient de *Jean Garon, ministre*, en sa qualité de ministre par conséquent je pense qu'en toute justice pour M. Garon, pour le comité et pour la Coalition, une explication s'impose. Je crois que M. Garon pourrait l'apprécier. Je suis donc d'avis qu'une simple demande, adressée par télégramme ou par un autre moyen, soit faite afin d'obtenir une clarification. Le comité pourrait ensuite reprendre ses travaux.

**The Vice-Chairman:** Mr. Gourde.

**Mr. Gourde:** Thank you. I would just like to recall to the committee a statement made by Mr. Berntson in Saskatchewan who told us that he had met the Minister of Agriculture in question and that any position that might have been favourable to the federal government would be unacceptable to Mr. Garon. So, one position yesterday, another today, a third tomorrow. What's the point of sending a telegram?

**Le président:** Bon, pour revenir au rappel au Règlement, s'il-vous-plaît. *Mr. Tardif.*

**Mr. Tardif:** As far as I'm concerned, I have of course greatly appreciated the comments and answers that we have been given over the last hour. But I would like to make reference to an explanation that was given to us a short while ago, namely, that "we were speaking for the coalition". On page 1 of the brief, it is clearly indicated that the coalition includes the Quebec Department of Agriculture, Fisheries and Food. Now, as far as I know, Mr. Garon is minister of that department, and yet we are given a document, we were



[Text]

on nous présente un document ce matin dans lequel il y a des allusions qui m'apparaissent tout au moins quelque peu contradictoires aux propos que l'on vient d'entendre au cours de la dernière heure. Je pense que cela mérite une clarification et c'est cette clarification-là que je voudrais avoir dans les circonstances.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, perhaps Mr. Tessier really answered his own question when he raised the issue. If the document is appended to today's proceedings, it will clearly speak for itself and perhaps no explanation is required. I would certainly support that if Mr. Tessier wanted to move it..

**The Chairman:** That is really not the question.

**Mr. Mazankowski:** You are seeking clarification with respect ...

**The Chairman:** That is right.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, with respect, you are seeking clarification as to the differences in the positions, and I submit to you that the two documents really speak for themselves. Perhaps that is what Mr. Tessier had in mind.

**The Chairman:** Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Mr. Chairman, as I recall, out in British Columbia the Minister of Agriculture prepared a brief. It was given to us, and the deputy minister simply appeared for the purpose of handing it to the clerk. Some attempt was made to question him. It was turned down but it was accepted. In this instance, I cannot really see the difference between someone coming and sitting down at the committee and handing it to the clerk or having it delivered to the clerk through the hotel. It would seem to me we attached the brief of the British Columbia Ministry of Agriculture and Food without question, and I think the same thing should happen here.

**The Chairman:** Just a minute, Mr. Nystrom. I am going to comment briefly on what Mr. Neil has just said. I see a rather significant difference in that there was somebody there representing the minister to table the document. I do not see how a document can be tabled by itself. Mr. Nystrom.

**Mr. Nystrom:** I want to support what Mr. Neil has said; I think we should append this to the proceedings today. Someone obviously sent the document here or delivered it here to the hotel; it somehow got to the hotel, and I do not think it is a matter of great concern as to how it got here. It did get here. My concern, Mr. Chairman, is that we not waste a lot of time playing local politics but that, instead, we question the witnesses here before us.

C'est très important! Nous avons ici beaucoup de producteurs québécois, et personnellement je veux poser beaucoup de questions ... Mes collègues du Parti libéral peuvent jouer à la politique avec M. Garon demain, ou dimanche. Mais, en ce moment, j'aimerais poser des questions aux témoins.

[Translation]

presented with a document this morning, in which there are allusions that seem to me to be somewhat in contradiction with the statements that we have heard over the last hour. I think that this warrants being cleared up, and this is the clarification I would like to have as things stand right now.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, M. Tessier a peut-être répondu à sa propre question quand il a soulevé ce point. Si ce document est annexé aux procès-verbaux d'aujourd'hui, il se passera clairement de commentaires et il n'y aura peut-être pas lieu de fournir d'explication. J'appuierais certainement une proposition en ce sens si M. Tessier veut la présenter.

**Le président:** Vous passez tout à fait à côté de la question.

**M. Mazankowski:** Vous voulez une clarification au sujet ...

**Le président:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, au sujet de, vous voulez une clarification au sujet des différences entre les positions, et j'affirme que les deux documents se passent en fait de commentaires. C'est peut-être ce que M. Tessier voulait dire.

**Le président:** Monsieur Neil.

**M. Neil:** Monsieur le président, si je me souviens bien, le ministre de l'Agriculture avait préparé un mémoire en Colombie-Britannique. Or nous l'avait remis, et le sous-ministre a simplement comparu afin de le remettre au greffier. On a tenté de lui poser des questions. Ce fut en vain mais nous l'avons accepté. Dans ce cas-ci, je ne vois pas vraiment de différence entre venir prendre place devant le comité et le remettre au greffier et le faire parvenir au greffier par l'entremise de l'hôtel. Il me semble que nous avons annexé le mémoire du ministre de l'agriculture et des produits alimentaires de la Colombie-Britannique sans lui poser de question, et je pense qu'il faudrait faire de même dans ce cas-ci.

**Le président:** Un instant, monsieur Nystrom. Je fais un bref commentaire sur ce que vient de dire M. Neil. Quant à moi, il y a une différence notable, car dans le cas précédent, un représentant du Ministre est venu déposer le document. Je m'imaginais mal comment un document peut se déposer lui-même. Monsieur Nystrom.

**M. Nystrom:** Je désire appuyer l'argument de M. Neil; je suis d'avis d'annexer cela aux comptes rendus de la présente séance. Il est manifeste que quelqu'un a fait parvenir le document au comité ou le lui a transmis par le truchement de l'hôtel; il est arrivé d'une façon ou d'une autre à l'hôtel, et je pense que le moyen utilisé pour le faire parvenir n'a pas beaucoup d'importance. Il a été reçu. Mon souci, monsieur le président, est d'éviter de perdre énormément de temps à discuter de questions politiques de nature locale mais plutôt d'interroger les témoins qui ont comparu devant le comité.

It's very important! We have a lot of Quebec producers here, and personally I have a lot of questions to ask ... My colleagues from the Liberal Party can play politics with Mr. Garon tomorrow, or on Sunday. But right now I would like to ask the witnesses some questions.

## [Texte]

**Mme Côté:** Monsieur le président, je ne suis pas d'accord.

**M. Tessier:** Monsieur le président . . .

**Le président:** Monsieur Tessier, le dernier mot.

**M. Tessier:** Monsieur le président, je vous suggère . . . Il y a deux choses qui sont actuellement sur la table. Il y a un point de Règlement..., ce point, je vous suggère simplement d'envoyer un télégramme à M. Garon pour lui poser une question simple, à savoir si la déclaration qu'on lui prête est bien sa pensée à lui, et la confronter avec le document de la Coalition..., cela c'est une chose. Quant à déposer le document de M. Garon, en annexe aux procès-verbaux, cela fera l'objet d'une autre proposition.

**The Chairman:** As far as I am concerned there is no procedural problem with sending a telegram, as Mr. Tessier asked. I do not see any problem with that at all. Is it agreed that a telegram be sent to *monsieur Garon*? There seems to be a division; we will have a vote. The following members are entitled to vote.

**The Vice-Chairman:** Call our names.

**An hon. Member:** Is the telegram written out? I would like to have a look at it.

**The Chairman:** No, it is not.

**Mr. Flis:** On a point of order, Mr. Chairman, I wonder if the mover of this motion would agree to refer this to the steering committee and let the steering committee come up with some decision?

**The Chairman:** Is that agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Well that disposes of it for the time being. We will put it on the agenda for the sub-committee.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, does that dispose of both issues?

**Mr. Neil:** Mr. Chairman, will you also consider at the steering committee whether or not this brief can be appended?

**The Chairman:** Yes, both issues.

• 1545

MM. Latreille, Bergevin et Pardot souhaiteraient apporter un commentaire.

Monsieur Latreille, s'il vous plaît.

**M. Latreille:** Monsieur le président, je serai très bref.

Je dirai tout d'abord ce que je voulais mentionner au début; il m'apparaît ironique que le Comité ait décidé de tenir ses audiences dans un hôtel appartenant à une compagnie de chemins de fer!

Deuxièmement, monsieur le président, l'Association professionnelle des meuniers du Québec est membre de la Chambre de commerce du Québec, et comme ses représentants ne sont pas ici, nous aimerions que leur mémoire soit déposé au Comité, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

## [Traduction]

**Mrs. Côté:** Mr. Chairman, I don't agree.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Mr. Tessier may have the last word.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman, I suggest to you . . . At present there are two things on the table. There is a point of order . . . as far as that's concerned, I suggest that you send a telegram to Mr. Garon to ask him a simple question, that is, whether the statement with which he is credited is in fact his view, and to find out where he stands regarding the coalition's document . . . that's the first thing. As for tabling Mr. Garon's document, as an appendix to the minutes, that should be the object of another proposal.

**Le président:** Quant à moi, l'envoi d'un télégramme, comme l'a suggéré M. Tessier, ne fait pas problème sur le plan de la procédure. Cela ne pose vraiment aucun problème. Il n'y a pas d'opposition à ce qu'un télégramme soit envoyé à *Mr. Garon*? Nous allons mettre la proposition aux voix. Les membres suivants peuvent voter.

**Le vice-président:** Faites l'appel nominal.

**Une voix:** A-t-on rédigé le texte du télégramme? J'aimerais l'examiner.

**Le président:** Non, il ne l'a pas été.

**M. Flis:** Je fais appel au Règlement, monsieur le président, je me demande si l'auteur de la proposition accepterait de renvoyer cette question au comité permanent et de laisser le comité permanent se prononcer là-dessus?

**Le président:** Il n'y a pas d'opposition?

**Des voix:** D'accord!

**Le président:** La question est résolue pour le moment. Nous inscrirons ce point à l'ordre du jour du sous-comité.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, cette décision a-t-elle réglé les deux questions?

**M. Neil:** Monsieur le président, allez-vous également discuter en comité permanent de l'opportunité d'annexer ce mémoire?

**Le président:** Oui, les deux questions.

Mr. Latreille, Mr. Bergevin and Mr. Pardot would like to speak.

Mr. Latreille, please.

**Mr. Latreille:** I will be very brief, Mr. Chairman.

Let me first say what I wanted to mention at the beginning. I find it ironic that the Committee decided to hold its hearings in a hotel that belongs to a railway company!

Second, Mr. Chairman, the Quebec Feed Dealers Association is a member of the Quebec Chamber of Commerce, and since its representatives are not here, we would like their brief to be presented to the Committee, if you don't mind.



[Text]

**The Chairman:** Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** The fact that we are holding our hearings in a hotel owned by a railroad, Monsieur Latreille, proves only that we do not have any preconceived notions.

J'accorde maintenant la parole à M. Bergevin.

**M. Bergevin:** Monsieur le président, je voudrais d'abord apporter une correction à ce qui a été dit plus tôt. La Coalition pour la survie de l'agro-alimentaire au Québec n'est pas le fruit, la créature ou la création du ministre de l'Agriculture, mais émane bien du milieu agricole du Québec.

De plus, comme son nom l'indique bien, il s'agit du domaine de l'agro-alimentaire dans son ensemble au Québec. Voilà pourquoi les gens qui comparaissent devant vous ne sont pas tous agriculteurs, car ce secteur regroupe toutes les industries, tout le secteur de la transformation, ce qui est quand même relativement important et ce qui crée également beaucoup d'emplois.

Je me rends compte, de plus, qu'il y a des quiproquos en ce qui concerne la position du ministère de l'Agriculture du Québec. On l'a dit et il est important de le redire: la Coalition vous a soumis une opposition, sous forme de document officiel et elle est devant vous aujourd'hui. Ce document a été revu, relu et approuvé hier soir. Il a été approuvé par le ministre de l'Agriculture et d'ailleurs, son nom apparaît sur la liste des participants au mémoire. En autant que nous sommes concernés, au niveau de la Coalition, la position officielle du ministère de l'Agriculture est incluse dans le mémoire de la Coalition.

A partir de là, que des personnes, qu'il s'agisse de ministres ou d'individus, ressentent le besoin d'exprimer des réflexions personnelles, c'est le privilège de tous les citoyens du Québec.

A cet égard, je doute que le document que vous avez devant vous est unique. Il y a sûrement d'autres personnes qui ont des réflexions, des craintes ou des inquiétudes vis-à-vis les transformations qui se préparent. Cela me semble tout à fait naturel. Il n'en demeure pas moins que la position officielle, au Québec, est unique, totale et complète et c'est celle de la Coalition.

**Le président:** Merci, monsieur Bergevin. Monsieur Pardot.

**M. Pardot:** Je suis un membre de la Coalition. Le gouvernement du Québec a la même position que nous et, lorsque je suis entré ce matin dans cette salle, j'étais convaincu que la position de la Coalition incluait celle du gouvernement du Québec. Je demeure sur cette position-là.

**The Chairman:** It seems to me then that probably the most proper solution to the problem that has been raised is to allow those members of the Coalition, who thought, and apparently still think, that the Government of Quebec holds the same position they do, to straighten it out with the Government of Quebec. That would seem to me to be a logical conclusion.

With that, I want to thank . . .

**Mr. Neil:** Mr. Chairman.

[Translation]

**Le président:** D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le fait que nous tenons ces audiences dans un hôtel appartenant à une compagnie de chemins de fer, monsieur Latreille, indique seulement que nous abordons le sujet sans parti pris.

Mr. Bergevin has the floor.

**Mr. Bergevin:** Mr. Chairman, I would like to correct something that was said earlier. *La Coalition pour la survie de l'agro-alimentaire au Québec* is not the tool or the creation of the Department of Agriculture, but came into being through the efforts of Quebec farmers.

Moreover, as its name shows, it represents the entire agri-food sector in Quebec. That is why the witnesses appearing before this Committee are not all farmers, since the sector includes all kinds of industries, and the entire processing sector, so that it is quite large and also creates a great many jobs.

In addition, I see that there is some misunderstanding concerning the position of the Quebec Department of Agriculture. It has been said before and I will say it again: the Coalition has indicated its opposition in the official brief that you have before you today. This document was reread, reviewed and approved last night. It was approved by the Minister of Agriculture, and his name also appears on the list of contributors to the brief. As far as we in the Coalition are concerned, the official position of the Department of Agriculture is included in the Coalition's brief.

And if, on that basis, persons, be they ministers or individuals, feel the need to express their personal concerns, that is the right of every citizen of Quebec.

In that respect, I doubt that this brief is unique. I am sure that there are other people who have concerns, fears or worries about the proposed changes. It's only natural. The fact remains that there is only one official position in Quebec, and it is that of the Coalition.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Bergevin. Mr. Pardot.

**Mr. Pardot:** I am a member of the Coalition. The Government of Quebec takes the same position as we do, and when I entered the room this morning, I was convinced that the Coalition's position included that of the Government of Quebec. I am still convinced.

**Le président:** Il me semble que la meilleure solution à ce problème serait de permettre aux membres de la Coalition qui pensaient et qui, paraît-il, pensent encore que le gouvernement du Québec a la même position qu'eux, de s'entendre avec le gouvernement du Québec. Il me semble que c'est la solution logique.

Je remercie donc . . .

**M. Neil:** Monsieur le président.

[Texte]

**The Chairman:** Yes, Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Just a point of clarification. Did Mr. Latreille say that he was representing the Chamber of Commerce of the Province of Quebec?

**Mr. Latreille:** As one of its members.

**A Witness:** Not the Quebec Feed Dealers Association.

**Mr. Neil:** I beg your pardon?

**Mr. Latreille:** I represent the Quebec Feed Dealers Association.

**Mr. Neil:** The feed dealers association?

**Mr. Latreille:** Yes.

**The Chairman:** And he is a member of the Chamber of Commerce.

**Mr. Latreille:** The association is a member of the Chamber of Commerce of the Province of Quebec.

**Mr. Neil:** Well, I am wondering if he had instructions to submit this brief, specific instructions . . .

**Mr. Latreille:** Yes, we were requested to present it on their behalf.

**The Chairman:** Okay, Mr. Neil?

**Mr. Neil:** Yes.

**The Chairman:** With that then, again I would like to thank all of those representatives of the Coalition who appeared before us today. It is refreshing to see a group such as yours taking a united stand and presenting a united stand before the committee. I thank you for your contribution to our proceedings, and I wish you all well in the future. *Merci beaucoup.*

**The Vice-Chairman:** *Oui, monsieur Pardot?*

**Mr. Pardot:** If I may, on behalf of the Coalition, I would like to thank the chairman and all the members of the committee for a wonderful experience in sitting here with you in a spirit of dialogue which we hope will bear fruit in the future. Many thanks.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur.

J'ai devant moi une formule d'inscription indiquant que M. Claude Dessureault, vice-président de l'Association des manufacturiers canadiens, ainsi que M. Gordon Mills, président de l'Association canadienne de matériel ferroviaire et transitaire voudraient se faire entendre. Est-ce qu'ils sont ici?

On vous demanderait, messieurs de la Coalition, de céder la place à ces messieurs.

Oui, monsieur, voulez-vous vous identifier s'il vous plaît?

**M. Claude Dessureault (vice-président exécutif, Association des manufacturiers du Canada, (section Québec)):** Monsieur le président, mesdames et messieurs, mon nom est Claude Dessureault, vice-président exécutif de l'Association des manufacturiers canadiens, pour le Québec.

Je vous prie de bien vouloir excuser M. Gordon Mills qui a malheureusement été retenu Toronto. M. Mills est président

[Traduction]

**Le président:** Oui, monsieur Neil.

**M. Neil:** Une précision. Est-ce que M. Latreille a bien dit qu'il représente la Chambre de commerce du Québec?

**M. Latreille:** En tant que membre.

**Un témoin:** Et non pas l'Association professionnelle des meuniers du Québec.

**M. Neil:** Pardon?

**M. Latreille:** Je représente l'Association professionnelle des meuniers du Québec

**M. Neil:** L'Association des meuniers?

**M. Latreille:** Oui.

**Le président:** Et il est membre de la Chambre de commerce.

**M. Latreille:** L'association est membre de la Chambre de commerce du Québec.

**M. Neil:** Bon, je me demande si on lui a demandé de déposer ce mémoire, s'il a reçu des instructions spécifiques . . .

**M. Latreille:** Oui, on nous a demandé de le déposer à leur nom.

**Le président:** D'accord, monsieur Neil?

**M. Neil:** Oui.

**Le président:** Sur ce, je remercie tous les représentants de la Coalition qui sont venus nous parler aujourd'hui. Ça me fait plaisir de voir un groupe comme le vôtre qui sait prendre une position solidaire et la présenter au Comité. Je vous remercie de votre contribution à ces audiences, et je vous souhaite bonne chance à l'avenir. *Thank you very much.*

**Le vice-président:** *Yes, Mr. Pardot?*

**M. Pardot:** Au nom des membres de la Coalition, je remercie le président et tous les membres du Comité de nous avoir donné cette excellente occasion d'échanger nos points de vue. J'espère que notre dialogue portera fruit à l'avenir. Merci beaucoup.

**The Vice-Chairman:** Thank you, sir.

I have before me a registration form stating that Mr. Claude Dessureault, vice-president of the Canadian Manufacturers' Association, and Mr. Gordon Mills, President of the Canadian Railway and Transit Manufacturers Association, would like to speak. Are they here?

Would the gentlemen representing the Coalition give up their places for these gentlemen, please?

Could you identify yourself, please?

**Mr. Claude Dessureault (executive vice-president, Canadian Manufacturers' Association, Quebec Division):** Mr. Chairman, ladies and gentlemen, my name is Claude Dessureault. I am executive vice-president of the Canadian Manufacturers' Association, Quebec Division.

I would ask you to excuse Mr. Gordon Mills, who was unfortunately detained in Toronto. Mr. Mills is president of



## [Text]

de l'Association canadienne des fabricants de matériel ferroviaire et transitaire.

L'Association des manufacturiers canadiens ainsi que l'Association canadienne des fabricants de matériel ferroviaire et transitaire se sont déjà présentées devant votre Comité et vous avez déjà reçu leurs mémoires. L'Association des fabricants de matériel ferroviaire, malheureusement, n'avait pas été entendue à Ottawa, mais par la suite elle a fait parvenir, à votre Comité, son mémoire écrit.

Monsieur le président, pour ne pas abuser du temps de votre Comité, j'aimerais tout simplement dire, au nom de ces deux organismes, et particulièrement au nom des membres de ces organismes du Québec qui sont des manufacturiers, c'est-à-dire qu'ils fabriquent le matériel ferroviaire, ainsi que les manufacturiers de produits qui servent à la fabrication de matériel ferroviaire, que nous supportons d'emblée le projet de loi C-155.

Bien sûr, ces associations et ces manufacturiers souhaitent que les problèmes qui rejoignent les aspects agricoles soient réglés à la satisfaction des intérêts des agriculteurs. Mais quand on rejoint l'économie en général et l'économie du Québec en particulier, pour ces manufacturiers, ce projet signifie de nouveaux investissements au Québec, de nouveaux emplois au Québec. C'est donc à ce niveau que les manufacturiers approuvent ce projet de loi.

Un chemin de fer efficace, viable, plus économique et plus fiable, eh bien, c'est notre intérêt en tant que manufacturiers. Si l'économie du Québec en particulier peut bénéficier de ces nouveaux investissements et de cette création d'emplois, c'est également dans notre intérêt.

Alors, monsieur le président, je voulais tout simplement que cet appui des manufacturiers québécois et particulièrement des manufacturiers du matériel ferroviaire et transitaire soit inscrit au compte rendu de votre Comité.

Si vous désirez nous poser des questions, j'aimerais qu'elles soient adressées, soit à mon attention ou directement à l'Association des fabricants de matériel ferroviaire, et à M. Gordon Mills, en particulier, à Toronto. Puisque notre Association est déjà sur place, nous sommes disposés à répondre à vos questions.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Dessureault.

Je cède la parole à M. Mazankowski qui désire vous poser quelques questions.

Monsieur Mazankowski.

• 1555

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the submission of the Minister of Transport of the Province of Quebec indicated that the province found the new federal policy unacceptable, because it will not have a significant impact upon the Province of Quebec. On the basis of their calculations, it was indicated they would receive only 8.5% of the \$16.5 billion invested by the railway companies over the decade; furthermore, they believed that Quebec would experience a relative decline in branch-line service and less emphasis on the St. Lawrence and

## [Translation]

the Canadian Railway and Transit Manufacturers Association.

Both the Canadian Manufacturers' Association and the Canadian Railway and Transit Manufacturers Association have already appeared before your committee and have submitted briefs to it. The Canadian Railway and Transit Manufacturers Association unfortunately did not appear before the Committee in Ottawa, but it later submitted a brief to this Committee.

Mr. Chairman, I do not wish to take up the Committee's time. I would simply like to say, on the behalf of these two associations, and particularly on behalf of their members in Quebec who produce railway equipment, and those who produced goods used in the manufacture of railway equipment, that we whole-heartedly support Bill C-155.

These associations and manufacturers hope, of course, that the problems affecting farmers will be solved to the farmers' satisfaction. But with regard to the economy in general and the economy of Quebec in particular, for manufacturers this Bill promises new investments and new jobs in Quebec. It is for this reason that manufacturers support the Bill.

As manufacturers, we want efficient, viable, more economical and dependable rail service. And if the Quebec economy itself can benefit from new investments and job creation, that is also in our interest.

So, Mr. Chairman, I just wanted the fact that the Bill is supported by Quebec manufacturers, and particularly manufacturers of railway and transit equipment, to be recorded in the minutes of this Committee.

If you have any questions for us, I would request that they be addressed either to me or directly to the Canadian Railway and Transit Manufacturers Association, and specifically to Mr. Gordon Mills in Toronto. Since our Association is already here, we will be pleased to answer your questions.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Dessureault.

I yield the floor to Mr. Mazankowski, who would like to ask you some questions.

Mr. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, d'après le mémoire du ministre des Transports de la province de Québec, le gouvernement provincial a trouvé la nouvelle politique fédérale inacceptable, parce qu'elle n'aura pas une incidence considérable sur la province. Selon leurs calculs, la province recevrait seulement 8,5 p. 100 des 16,5 milliards de dollars investis par les compagnies ferroviaires au cours de la décennie; par ailleurs, le gouvernement croit que les embranchements de la province seraient moins bien desservis et que le

## [Texte]

Great Lakes system. Do you have any documentation which would outline the level of industrial activity or industrial impact upon the various regions of Canada emanating from this policy thrust?

**Le président:** Monsieur Dessureault.

**M. Dessureault:** Merci, monsieur le président.

Au niveau des impacts que cela produira au transport, je n'ai malheureusement aucune réponse. J'aurais bien aimé que M. Mills m'accompagne aujourd'hui.

Je peux toutefois parler du secteur manufacturier, particulièrement du secteur manufacturier de wagons par exemple, qui normalement reçoit le quart des commandes canadiennes, soit environ 25 p. 100. Or, si les compagnies de chemins de fer investissent dans la construction de nouveaux wagons de chemin de fer, cela représenterait, pour le Québec, une augmentation de 75 p. 100 de sa fabrication de wagons. Si on considère qu'un wagon représente un investissement de \$100 l'heure, et que cela prend 600 heures pour fabriquer un wagon, on voit tout de suite la retombée de cette fabrication de wagons au Québec.

Il en va de même pour la fabrication de locomotives et il en va de même de la fabrication, pour les sous-traitants, de tous les produits qui entrent dans ces produits finis, entre autres, les roues de chemin de fer. Les manufacturiers de peinture y gagnent également au niveau économique. Donc, du côté du manufacturier, il n'y a aucun doute que c'est une opportunité à cause de ces nouveaux investissements, au Québec, et à cause de la création d'emplois.

Quant au niveau du transport, je ne suis pas en mesure et je ne suis pas habilité à répondre à cette question.

**Mr. Mazankowski:** I am not sure, but I suspect, then, that you would disagree with the statement of the Province of Quebec in which they suggest that they would only receive 8% or 8.5% of the industrial benefits accruing.

**Mr. Dessureault:** I cannot measure. But I can assure you that in tomorrow's economy, Quebec has to become an exporter. We, as manufacturers, are looking at this aspect. If we want to be competitive in Canada, and outside of Canada as Quebec manufacturers, we have to be in a position to export our products.

**Mr. Mazankowski:** Do you know whether there have been any impact studies conducted with respect to the direct industrial benefits and spinoff benefits in the regions of Canada, emanating from this policy?

**Mr. Dessureault:** I cannot give you specific data on this. But I can search for the information and forward it to the committee.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. I call on Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I note in the brief from the Canadian Railway Transit Manufacturers Association that it says:

## [Traduction]

réseau du Saint-Laurent et des Grands Lacs serait moins utilisé. Avez-vous des documents sur l'importance de l'activité industrielle ou de l'incidence industrielle sur les diverses régions du Canada par suite de l'application de cette politique?

**The Chairman:** Mr. Dessureault.

**Mr. Dessureault:** Thank you, Mr. Chairman.

I could not give you an answer regarding the impact on transportation in Quebec. I would have liked Mr. Mills to come with me today.

However, I can tell you about the manufacturing sector, more specifically that of railway cars, for example, because the province normally receives 25 % of the Canadian orders. That is to say that if the Railway Companies invested in the construction of new railway cars, it would mean that the Province of Quebec would see a 75 % increase in its production of railway cars. We have to remember that one railway car represents a hundred dollar investment per hour and each of them requires six hundred hours. One can readily imagine what that would mean in economic fallbacks for the Province.

The same is true for the manufacturing of engine cars and for any work contracted out or any parts entering in the construction of a car, the wheels for example. Paint manufacturers would benefit also. As far as the manufacturing sector is concerned it is undoubtedly a tremendous opportunity because of the new investments it would bring and the new jobs it would create in Quebec.

Now, I don't have the expertise required to tell you what it would mean from a transportation point of view.

**M. Mazankowski:** Je ne suis pas certain, mais j'imagine que vous ne seriez pas d'accord avec l'affirmation de la province de Québec selon laquelle elle ne recevrait que 8 ou 8,5 p. 100 des avantages qui en découleraient pour l'industrie.

**M. Dessureault:** Je ne peux pas faire d'évaluation. Mais je puis vous assurer que dans l'économie de l'avenir, le Québec doit devenir un exportateur. Les manufacturiers examinent cette question. Si les manufacturiers du Québec veulent être concurrentiels tant au pays qu'à l'extérieur du pays, ils doivent être en mesure d'exporter leurs produits.

**M. Mazankowski:** Savez-vous si des études d'incidence ont été réalisées à l'égard des avantages industriels directs et des avantages inattendus que retireraient les régions du Canada par suite de l'application de cette politique?

**M. Dessureault:** Je n'ai pas de renseignement précis à ce sujet. Mais je peux faire des recherches et communiquer les résultats au comité.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Mazankowski. J'appelle M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai relevé cet extrait du mémoire de la *Canadian Railway Transit Manufacturers Association*:



[Text]

... unless the anomaly in the Crow's Nest freight rate system is corrected, Canada will be unable to meet the challenge of future market expansions.

By inference then you are saying that the lack of, or the potential shortage of, capacity is the fault of the grain movement, and that the grain producers are not paying enough freight rates. Is that what you are saying?

**Mr. Dessureault:** It is not entirely the fault of the grain manufacturers but, certainly, [*inaudible due to technical difficulties—Editor*] or the lack of capacity to meet tomorrow's demand in terms of exporting, for example.

**Mr. Benjamin:** For the last several years we have been setting records every year in movement of products and, particularly, grain.

**Mr. Dessureault:** Had the economy sustained the strength it knew in 1980, the capacity would not have been there, today.

**Mr. Benjamin:** Which leads me to my next question. All the projections we have had that, once the international markets and the depressed economies of the various countries turn around, and the demand for coal and potash and other commodities are resumed, all show that, if we did not ship another bushel of grain, starting tomorrow, to the west coast, rail capacity would have to be increased in any event—the tunnel and all of it. Would you agree with that?

**The Chairman:** The answer is, yes.

**Mr. Benjamin:** What potential do you see for the manufacturing of railway rolling stock and other equipment for not just grain movement but for all the other commodities? Is there going to be a larger market for coal cars, potash cars, sulphur cars, and lumber cars? Or do you think the railroads have sufficient rolling stock, and all they really need is replacement capacity?

**The Chairman:** Mr. Dessureault:

**Mr. Dessureault:** Our estimate is \$1.4 billion in terms of new *matériel ferroviaire* over the next three years.

**Mr. Benjamin:** You will agree then that it is really a transportation problem? It is not just a grain problem or a coal problem; it is a problem for all commodities for all shippers, and that is the purpose of upgrading and expanding our railway system?

**Mr. Dessureault:** Yes.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Benjamin.

Je cède la parole à M. Roland Dion.

**M. Dion:** Merci, monsieur le président.

Le sujet des retombées économiques m'intéresse également et j'ai d'ailleurs posé une question semblable à Ottawa. J'ai un document ici qui déclare qu'au Québec, il y aurait un impact

[Translation]

... à moins que l'anomalie dans le régime des taux du transport de marchandises du Nid-de-Corbeau soit corrigée, le Canada sera incapable de relever le défi d'étendre ses marchés futurs.

Par déduction, vous dites que le manque de capacité, ou la pénurie éventuelle de capacité est imputable au transport du grain et que les céréaliculteurs paient des taux de transport trop faibles. Est-ce exact?

**M. Dessureault:** Cela n'est pas entièrement la faute des céréaliculteurs, mais certainement (*imperceptible à cause de difficultés techniques—éditeur*) ou le manque de capacité pour satisfaire la demande de demain sur le plan de l'exportation, par exemple.

**M. Benjamin:** Au cours des dernières années, nous avons établi des records chaque année dans le transport de produits et particulièrement du grain.

**M. Dessureault:** Si l'économie était restée aussi solide qu'en 1980, nous n'aurions pas cette capacité aujourd'hui.

**M. Benjamin:** Ce qui m'amène à ma prochaine question. Toutes les projections que nous avons faites selon lesquelles dès que les marchés internationaux et les économies en crise des divers pays se redresseront, et que la demande de charbon, potasse et d'autres biens reprendra, tout indique que, même si nous cessions d'expédier du grain à compter de demain, vers la côte ouest, il faudrait de toute façon augmenter la capacité ferroviaire, les tunnels et toute l'infrastructure. Êtes-vous d'accord?

**Le président:** La réponse est oui.

**M. Benjamin:** Quelles sont les possibilités, à votre avis, pour la fabrication de matériel ferroviaire roulant et d'autre équipement, pas seulement pour transporter du grain mais pour d'autres types de marchandises? Le marché sera-t-il plus grand pour les wagons de charbon, les wagons de potasse, les wagons de soufre et les wagons de bois de charpente? Ou pensez-vous que les compagnies ferroviaires ont suffisamment de matériel roulant et qu'elles ont simplement besoin de matériel de remplacement?

**Le président:** Monsieur Dessureault.

**M. Dessureault:** Nous prévoyons des besoins de 1,4 milliards de dollars en matière de nouveau *railway stock* au cours des trois prochaines années.

**M. Benjamin:** Vous conviendrez alors qu'il s'agit vraiment d'un problème de transport? Le problème n'est pas lié au transport du grain ou du charbon; il a trait à toutes les marchandises, concerne tous les expéditeurs, et tel est le but de l'amélioration et de l'expansion de notre réseau ferroviaire?

**M. Dessureault:** Oui.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Rolland Dion has the floor.

**Mr. Dion:** Thank you, Mr. Chairman.

I am also interested in economic fallbacks and I have ask a question on that topic in Ottawa. I have with me a document which purports that in Quebec, there would be a general

## [Texte]

économique général de 1.4 million de dollars. Excusez-moi, c'est 1.4 milliard de dollars, qui est un impact direct. Par contre, on me dit que direct plus indirect, c'est-à-dire tout ce qui pourrait être connexe au niveau industriel, cela représenterait tout près de 9 milliards de dollars. Est-ce que ce sont des chiffres réalistes?

**M. Dessureault:** Ce sont des chiffres que j'ai déjà entendus, mais ce ne sont pas des chiffres que je puis confirmer personnellement, vu que je m'intéresse au dossier qu'au niveau du secteur manufacturier. Mais je puis vous dire ceci, cependant: pour la fabrication d'un wagon, l'*input* est de 50 p. 100 en main-d'oeuvre et de 50 p. 100 en matériaux. Cela veut donc dire que la sous-traitance est affectée à 50 p. 100. Si on investit 1.4 milliard de dollars dans le matériel ferroviaire et si le Québec en prend, disons 25 p. 100, eh bien, ce 25 p. 100 est additionné à un autre 25 p. 100 lorsqu'il s'agit de sous-traitance.

La plupart des sous-traitants qui fournissent les entreprises de wagons, que ce soit *Marine Industries* ou *Bombardier*, c'est-à-dire les grandes entreprises et d'autres entreprises de produits, font faire de la sous-traitance au Québec. Ces sous-traitants en bénéficient, dont les manufacturiers de peinture dont je faisais mention plus tôt, pour un.

**Le vice-président:** Monsieur Dion.

**M. Dion:** Je poserai une deuxième question pour terminer.

Je crois que je me suis mal exprimé. Je ferai référence à nouveau à un rapport du gouvernement du Québec, un rapport émis par Transports Québec, au nom du ministre Clair. On dit, à la page 33, de ce rapport que les retombées économiques au Québec seront de 300 millions de dollars.

**M. Dessureault:** Il s'agit sûrement de 25 p. 100 de 1.4 milliard de dollars.

**M. Dion:** Très bien. Mais ce message est très difficile à véhiculer, pour nous, en tant que représentants. D'une part, on a un document officiel provenant du gouvernement du Québec qui dit qu'il y aura 300 millions de dollars et, d'autre part, nous avons ici les évaluations faites par les chemins de fer. Tous les gens et même ceux de l'industrie disent que l'impact direct sera de 1.4 milliard de dollars au Québec. L'impact indirect, par contre, si on y inclut tous les sous-traitants, etc., cela représente 9 milliards de dollars sur un total de 17 milliards de dollars.

• 1605

**M. Dessureault:** Les chemins de fer ont déclaré qu'ils investiraient 5.6 milliards de dollars. Si on prend 25 p. 100 de ce 5.6 milliards, on en arrive à tout près de leur 1.4 milliard de dollars. Si on calcule 25 p. 100 de 1.4 milliard de dollars, on en arriverait peut-être aux 300 millions de dollars que le ministre citait.

Ces chiffres peuvent être interprétés de façon différente. Mais je porterais plus d'attention aux chiffres qui nous sont fournis par les chemins de fer, c'est-à-dire ceux qui sont à la source de l'investissement. Partant de là, on peut toujours espérer ou souhaiter que ces investissements se réaliseront pour

## [Traduction]

economic impact representing 1.4 million dollars. I am sorry, it is 1.4 billion dollars, in direct impact. On the other hand, I am told that in direct as well as indirect impact, that is to say what would be gained at a general industrial level, it would represent almost 9 billion dollars. Are those figures realistic?

**Mr. Dessureault:** I have heard those figures as well but I cannot confirm them personally, since I am only involved at the manufacturing level. I can tell you this: the production of a railway car requires 50 % manpower and 50 % construction material. That means that the contracting out is affected to the tune of 50 %. If 1.4 billion dollars were invested in railway equipment and if Quebec's share represents 25 %, that has to be added to another 25 % in terms of contracting out.

Most of the contractors supplying railway cars producers, be it *Marine Industries* or *Bombardier*, in other words the big producers and the producers of parts, do contract out in the Province of Quebec. As I was saying, the contractors will benefit, namely the paint manufacturers.

**The Vice-Chairman:** Mr. Dion.

**Mr. Dion:** I have a second question.

I shall put it in an other way. I am referring again to a Government of Quebec document, put out by *Transports Québec*, for Mr. Clair, the Minister. On page 33 of the report, it says that the economic fallbacks for the Province of Quebec will represent 300 million dollars.

**Mr. Dessureault:** That is probably 25 % of 1.4 billion dollars.

**Mr. Dion:** Exactly. It is very hard for us as members of Parliament to pass on this information. On the one hand, there is an official document from the Government of Quebec stating that there will be 300 million dollars in fallbacks and on the other hand, we have the estimates coming from the railways companies. Everybody, including people from the industry, agrees that the direct impact will represent 1.4 billion dollars for the Province of Quebec. The indirect impact, including all the work contracted out, etc., would represent 9 billion dollars of a total of 17 billion dollars.

**Mr. Dessureault:** The railways have said that they would invest \$5.6 billion. If you take 25 per cent of that \$5.6 billion, the figure you arrive at is very close to their \$1.4 billion. And if you calculate 25 per cent of 1.4 billion, you might come up with the \$300 million quoted by the Minister.

These figures can be interpreted in different ways. But I would concentrate more on the figures the railways gave us, the ones on which the investment is based. Taking that as a starting point, one can always hope or wish that a large part of this investment will be made in Quebec. The multiplier effect



[Text]

une grande partie au Québec. Le multiplicateur des investissements, la création des emplois, eh bien, c'est l'essor économique que nous recherchons.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Dion.

**M. Dion:** Merci.

**Le vice-président:** J'accorde la parole à M. Claude Tessier.

**M. Tessier:** Merci, monsieur le président.

Je poserai une question simple. On a dit que 7.3 p. 100 des retombées iraient au Québec, soit 1.5 milliard de dollars sur un total de 20.5 milliards de dollars.

Puisque vous représentez l'Association des fabricants de matériel ferroviaire et transitaire, je voudrais savoir... Si je comprends bien, au Québec, si on fabrique des barreaux de chaises, eh bien, on fabrique des barreaux de chaises! Mais vous nous parlez de matériel qui entre dans la fabrication de wagons et tout ce qui se rapporte aux voies ferrées. Quelle serait la capacité du Québec si elle désire augmenter ce pourcentage-là? Est-ce que ce 7.3 p. 100 représente le maximum de cette capacité, au Québec, de produire du matériel ferroviaire?

**M. Dessureault:** Pour ce qui est des wagons, la capacité du Québec, dans une usine ou une industrie avec laquelle je suis familier, cette capacité est de 1,500 wagons annuellement. Aujourd'hui, elle n'en manufacture que 500. Cela veut donc dire qu'elle peut tripler la production qu'elle a aujourd'hui. Je parle de *Marine Industries*.

**M. Tessier:** Mais, selon les carnets de commandes qui ont été prévues, a-t-on effectivement besoin des wagons dont vous parlez?

**M. Dessureault:** Absolument.

**M. Tessier:** Merci.

**Le vice-président:** Je vous remercie.

Monsieur Dubois.

**M. Dubois:** Je n'ai qu'une question à poser.

**Le vice-président:** D'accord.

**M. Dubois:** Monsieur Dessureault, le 26 juillet, alors que j'étais à Ottawa, l'Association des manufacturiers canadiens, représentée par M. Ernest Maillé, qui est le président du comité, a comparu devant nous. Dois-je comprendre que vous faites également partie de cette association-là?

**M. Dessureault:** L'Association des manufacturiers canadiens, section Québec, représente les manufacturiers qui produisent plus de 75 p. 100 des produits québécois.

• 1610

**M. Dubois:** Monsieur Dessureault, si je résume brièvement votre mémoire, selon vous, pour les retombées économiques et industrielles, il serait préférable d'aller de l'avant avec ce projet de loi pour ce qui est de la construction de wagons trémies et d'autres projets, et qu'il est possible de le faire ici, au Québec, compte tenu de nos capacités.

[Translation]

of investment, job creation, well, it's the economic recovery that we're looking for.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Dion.

**Mr. Dion:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** The Chair recognizes Mr. Claude Tessier.

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Chairman.

I have a simple question to ask. It has been said that Quebec would have 7.3 per cent of the spin-off, or \$1.5 billion out of a total \$20.5 billion.

Since you represent the Railway and Transit Manufacturers Association, I would like to know... If I understand correctly, in Quebec if you make cross-bars for chairs, well then, you make cross-bars for chairs! But you're talking to us about equipment used to manufacture rail cars and everything to do with railways. What would Quebec's capacity be if it wanted to increase that percentage? Is 7.3 per cent Quebec's maximum capacity for producing railway equipment?

**Mr. Dessureault:** As far as rail cars are concerned, Quebec's capacity, in a plant or an industry that I'm familiar with, is 1,500 cars a year. Currently, only 500 are being made. So that means that Quebec could manufacture three times as many as it does today. I'm talking about Marine Industries.

**Mr. Tessier:** But to go by the order books that are expected, do we really need the cars you referred to?

**Mr. Dessureault:** Absolutely.

**Mr. Tessier:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

Mr. Dubois.

**Mr. Dubois:** I have only one question.

**The Vice-Chairman:** Very well.

**Mr. Dubois:** Mr. Dessureault, on July 26, when I was in Ottawa, the Canadian Manufacturers Association, represented by Mr. Ernest Maillé, who is the chairman of the committee, appeared before us. Am I to understand that you too are a member of that association?

**Mr. Dessureault:** The Canadian Manufacturers Association, Quebec chapter, represents the manufacturers who make more than 75 per cent of Quebec's products.

**Mr. Dubois:** Mr. Dessureault, if I can sum up your brief very quickly, you are saying that, as far as the economic and industrial spin-off is concerned, it would be preferable to go ahead with this Bill as regards the construction of hopper cars and other projects, and that this can be done here in Quebec in view of our capacity.

[Texte]

Vous semblez dire que si *Marine Industry Ltd.* peut avoir des contrats pour la construction de wagons trémies, c'est qu'ils ont les capacités pour le faire. Ce serait une bonne source de revenus, une «bonne vache à lait» pour eux s'ils pouvaient détenir ces contrats, à cause de leurs capacités et qu'ils bénéficieraient des retombées provenant du projet de loi et des investissements promis par C.N. et C.P. C'est bien cela?

**M. Dessureault:** C'est une des sociétés, mais il y en a d'autres.

**M. Dubois:** Oui, il y en a d'autres.

**M. Dessureault:** Oui.

**M. Dubois:** Merci.

**Le vice-président:** Je vous remercie, monsieur Dessureault, d'avoir comparu devant ce Comité. Nous avons apprécié votre exposé.

Je demanderais maintenant aux membres du Comité s'ils désirent que le mémoire présenté par l'Association canadienne des fabricants de matériel ferroviaire et transitaire soit annexé au compte rendu de ce jour.

**Des voix:** D'accord!

**Le vice-président:** Très bien.

Une fois de plus, je vous remercie, monsieur.

Avant de lever la séance, on m'informe que M. Tessier voudrait présenter une motion, laquelle il m'a soumise par écrit. Voulez-vous que j'en fasse lecture?

Il est proposé par M. Tessier, avant l'ajournement des travaux du Comité voyageur des transports, qu'une motion de félicitations et de remerciements soit proposée, laquelle motion s'adresse à tous les employés et employées de soutien, en particulier les traducteurs et traductrices à la pige pour l'excellent travail et la collaboration empressée dont ils ont fait preuve tout au long des séances du Comité.

C'est proposé par M. Claude Tessier.

Appuie-t-on cette motion?

La motion est adoptée.

**M. Tessier:** Monsieur le président, je voudrais simplement dire à ceux qui sont dans cette salle que, dans l'Ouest, nous avons siégé pratiquement quatorze heures par jour et que le personnel de soutien a fait un travail tout simplement extraordinaire. On a l'impression, vu qu'ici nous terminons assez tôt cet après-midi, que nous sommes vraiment en vacances, alors que dans l'Ouest, «on y a goûté!» Tout le monde mérite les éloges que contient cette motion.

**The Chairman:** The motion has been adopted, with a great deal of justification.

I want to add, as chairman, my thanks, not only to the interpreters and translators but to the secretarial staff, to the messengers, to our technicians, to all our staff, and the deep gratitude of the committee for their work above and beyond the call of duty.

I also want to reiterate the point made by Mr. Tessier, that we did work very long hours, the members were most co-

[Traduction]

You seem to be saying that if *Marine Industry Ltd.* can have contracts to build hopper cars, it's because they have the ability to do so. It would be a good source of revenue, a "milk-cow", for them if they could get these contracts because of their abilities and they would benefit from the spin-off from the Bill and the investment promised by CN and CP. Is that right?

**Mr. Dessureault:** This is one company, but there are others.

**Mr. Dubois:** Yes, there are others.

**Mr. Dessureault:** Yes.

**Mr. Dubois:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you for coming before this Committee, Mr. Dessureault. We appreciated your brief.

I will now ask Committee members if they wish the brief submitted by the Railway and Transit Manufacturers Association to be attached to today's minutes.

**Some hon. Members:** Yes.

**The Vice-Chairman:** Very well.

Thank you once again, Mr. Dessureault.

Before adjourning the meeting, I have been informed that Mr. Tessier would like to table a motion, which he has submitted in writing. Do you want me to read it aloud?

Mr. Tessier proposes that a motion be adopted, before the Committee adjourns, congratulating and thanking all support staff, particularly the freelance translators, for their excellent work and willing co-operation while the Committee has been in session.

That is the motion of Mr. Claude Tessier.

Who seconds the motion?

The motion is adopted.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman, I would just like to say to everyone in the room that, in the West, we sat for practically fourteen hours a day and the support staff's work was nothing short of extraordinary. I feel as if we're on holiday, since we're finishing quite early today, while in the West, we had more than our fill. Everyone merits the words of praise in the motion.

**Le président:** La motion est adoptée, pour de bonnes raisons.

A titre de président du Comité, moi aussi, je voudrais remercier, non seulement les interprètes et les traducteurs mais aussi le secrétariat, les messagers, les techniciens, enfin, tout le personnel. Le Comité est très reconnaissant de leur travail, qui était au-delà des exigences de la tâche.

J'appuie ce que monsieur Tessier vient de dire. Nous avons, en effet, travaillé de très longues heures et les membres ont



*[Text]*

operative all the way through. I thank them sincerely for their co-operation with the Chair and for their orderly conduct.

Before adjourning the meeting, all of our witnesses have been thanked and I would just like to say a word to the audience.

Je remercie tous les spectateurs pour leur coopération et leur attention aujourd'hui. Merci beaucoup.

**Le vice-président:** Le Comité ajourne donc ses travaux jusqu'à 9h00, jeudi matin, à Ottawa. La séance est levée jusqu'à nouvelle convocation du président.

Merci beaucoup.

*[Translation]*

toujours fait preuve d'un grand esprit de coopération. Je les remercie chaleureusement de leur coopération et de leur contribution au bon déroulement du travail du Comité.

Puisqu'on a remercié les témoins, avant de lever la séance, je voudrais m'adresser à l'assistance.

I wish to thank all those present today for their co-operation and their attention. Thank you very much.

**The Vice-Chairman:** The Committee will now adjourn until 9 o'clock on Thursday morning in Ottawa. The meeting is adjourned until it is convened once again by the Chairman.

Thank you very much.

APPENDIX "TRPT-128"

**CANADIAN RAILWAY and TRANSIT MANUFACTURERS ASSOCIATION**

**L'ASSOCIATION CANADIENNE des FABRICANTS de MATERIEL  
FERROVIAIRE et TRANSITAIRE**

One Yonge Street, Suite 1400, Toronto, Ontario M5E 1J9 (416) 363-7261

1, rue Yonge, 14<sup>e</sup> étage, Toronto, Ontario M5E 1J9 (416) 363-7261

Submission of

THE CANADIAN RAILWAY AND TRANSIT MANUFACTURERS ASSOCIATION

To

THE HOUSE OF COMMONS TRANSPORTATION COMMITTEE

On

BILL C-155

WESTERN GRAIN TRANSPORTATION ACT

July, 1983.



**CANADIAN RAILWAY and TRANSIT MANUFACTURERS ASSOCIATION****L'ASSOCIATION CANADIENNE des FABRICANTS de MATERIEL  
FERROVIAIRE et TRANSITAIRE**

One Yonge Street, Suite 1400, Toronto, Ontario M5E 1J9 (416) 363-7261

1, rue Yonge, 14<sup>e</sup> étage, Toronto, Ontario M5E 1J9 (416) 363-7261

Canada is recognized throughout the world as having one of the most efficient railway systems in operation. This system has evolved in reaction to the need to move both bulk export commodities and manufactured goods to market. In order to meet the requirements of this system, Canada also developed a Canadian railway manufacturing industry which has the ability to meet the special needs of Canadian shippers and railroads.

The Canadian Railway and Transit Manufacturers Association feels that unless the anomaly of the Crow's Nest freight rate system is corrected Canada will be unable to meet the challenge of future market expansions and will experience a decrease in the efficiency of its rail system to the point that export shipments will not be able to meet their potential because they are limited by rail capacity.

This situation is of special concern to the CRTMA, not only because it will unnecessarily retard the growth of the railway manufacturing industry in Canada but also because of the long run damage the continuation of this artificial and unnecessary constraint will inflict on the Canadian economic system.

**CANADIAN RAILWAY and TRANSIT MANUFACTURERS ASSOCIATION****L'ASSOCIATION CANADIENNE des FABRICANTS de MATERIEL  
FERROVIAIRE et TRANSITAIRE**

One Yonge Street, Suite 1400, Toronto, Ontario M5E 1J9 (416) 363-7261

1, rue Yonge, 14<sup>e</sup> étage, Toronto, Ontario M5E 1J9 (416) 363-7261

An expanding rail system is crucial for the future development of Western Canada, not only in terms of the traditional raw bulk commodities but also the more recent and future development in semi-processed or processed industrial goods.

Canada export commodities such as grain, coal and potash, which move through the West Coast have to move in excess of 1100 km. Their foreign competitors who operate in a very cost conscious international market often face distances ranging between 150 and 500 km. Distance is also the enemy of Western Canada's petrochemical industry and represents a real cost that must be overcome. Alberta is the only world-scale petrochemical complex to be landlocked and located significant distances from its major market. These industries will not continue to grow if rail capacity is limited or if certain commodities pay an unfair share of the overall transportation bill. Both of these factors will quickly be translated by a competitive international market into slower Canadian economic growth.

The Canadian rail system, which stretches in excess of 85,000 km. and operates some 200,000 cars, is too strategic to allow its growth to be threatened by the political history which makes up the Crow's Nest Pass



**CANADIAN RAILWAY and TRANSIT MANUFACTURERS ASSOCIATION****L'ASSOCIATION CANADIENNE des FABRICANTS de MATERIEL  
FERROVIAIRE et TRANSITAIRE**

One Yonge Street, Suite 1400, Toronto, Ontario M5E 1J9 (416) 363-7261

1, rue Yonge, 14<sup>e</sup> étage, Toronto, Ontario M5E 1J9 (416) 363-7261

rates. While it is true that Canada does have an efficient system today it is reaching its capacity, cracks in that system are beginning to appear. If one imagines that by 1990 the Western Canadian rail system will be required to carry 2-1/2 times the volume it has today, one can readily see the need for decisive action on this issue. All products will be adversely affected if the investments required to handle this increase are not made soon. Even the shipment of grains which the Crow is designed to protect will suffer and markets will be lost. It is ludicrous that a country with such a vibrant and growing economy would risk its future by placing the noose of a potentially inadequate transportation system around its neck. To expose Canada to such a risk is not only foolish but totally unnecessary.

There is a willingness by the Canadian railroads to make the necessary investments to meet their responsibilities. Over the next three years CN and CP plan a capital investment program of \$5.6 billion, of which \$1.4 billion will be spent on locomotives, rolling stock and other equipment. In order to continue this level of required investment, the railways have to be properly compensated for moving all commodities. As outlined in the brief to the House of Commons Transportation Committee by the Canadian Manufacturers Association, "Given the current situation where 20% of the

**CANADIAN RAILWAY and TRANSIT MANUFACTURERS ASSOCIATION****L'ASSOCIATION CANADIENNE des FABRICANTS de MATERIEL  
FERROVIAIRE et TRANSITAIRE**

One Yonge Street, Suite 1400, Toronto, Ontario M5E 1J9 (416) 363-7261

1, rue Yonge, 14<sup>e</sup> étage, Toronto, Ontario M5E 1J9 (416) 363-7261

railway workload is carried at about 18% of cost and generates less than 4% of revenues, the railways cannot obtain the required investment financing".

Such investment is the life blood of CRTMA members and their work force of in excess of 4,500 people in car manufacturing and thousands more in component manufacture and other suppliers right across Canada. It should be made clear that the Crow rate not only affects the railways and the Western farmer but its inequities also threaten the future viability of our rail system and the livelihoods of thousands of people who will be employed if the necessary investments and expansion of the system are allowed to proceed.

To sacrifice the future development of this country for a historical position such as the Crow rate whose validity is no longer justified by any economic measure would be an affront to the spirit of Western development and indeed Confederation.



## APPENDICE "TRPT-128"

Mémoire de

L'ASSOCIATION CANADIENNE DES FABRICANTS DE MATÉRIEL FERROVIAIRE ET TRANSITAIRE

présenté au

COMITÉ DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

à propos du

PROJET DE LOI C-155

LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST

Juillet 1983

Il est reconnu dans le monde entier que le Canada a l'un des meilleurs réseaux ferroviaires. Ce réseau a évolué pour répondre au besoin de transporter jusqu'aux marchés les produits en vrac et les produits manufacturés destinés à l'exportation. Pour satisfaire aux exigences de ce réseau, le Canada a également développé une industrie de fabrication de matériel ferroviaire qui peut répondre aux besoins particuliers des expéditeurs et des chemins de fer canadiens.

L'Association canadienne des fabricants de matériel ferroviaire et transitaire estime que, si l'anomalie du tarif du Nid-de-Corbeau n'est pas éliminée, le Canada ne pourra satisfaire les nouveaux marchés de demain et verra l'efficacité de son réseau ferroviaire baisser au point où le potentiel des expéditions d'exportation ne sera pas réalisé en raison du manque de capacité ferroviaire.

La situation intéresse de près l'ACFMFT, non seulement parce qu'elle risque de retarder indûment la croissance de l'industrie de fabrication du matériel ferroviaire au Canada mais aussi parce que la prolongation de cette contrainte artificielle et injustifiée nuira à long terme à l'économie du Canada.

L'expansion du réseau ferroviaire est cruciale pour le développement futur de l'Ouest du Canada, non seulement sur le plan des matières brutes en vrac mais aussi en ce qui concerne les récents développements dans les produits industriels semi-finis et finis.

Les produits d'exportation du Canada comme le grain, le charbon et la potasse doivent être transportés sur plus de 1 100 km pour atteindre la côte ouest. Les concurrents étrangers qui opèrent dans un marché international très sensible aux coûts n'ont souvent à parcourir que des distances de 150 à 500 km. La distance nuit également à l'industrie pétrochimique de l'Ouest du Canada et se traduit par un coût supplémentaire qu'il faut absorber. L'Alberta a le seul complexe pétrochimique d'envergure qui soit à l'intérieur des terres et à une distance considérable de son principal marché. Ces industries ne pourront continuer leur croissance si la capacité ferroviaire est limitée ou si certains produits paient plus que leur part des coûts totaux de transport. Ces facteurs se traduiront rapidement par un ralentissement de la croissance économique du Canada.



Le réseau ferroviaire du Canada qui comprend plus de 85 000 km de voies et sur lequel circulent quelque 200 000 wagons, a une importance stratégique trop grande pour qu'on permette à l'histoire politique qui est à l'origine du tarif du Nid-de-Corbeau de compromettre sa croissance. S'il est vrai que le Canada dispose aujourd'hui d'un réseau efficace, il n'en reste pas moins qu'on atteint le seuil de saturation et que des problèmes commencent à apparaître. Quand on pense que le réseau ferroviaire de l'Ouest du Canada devra, d'ici 1990, transporter deux fois et demi le volume qu'il transporte aujourd'hui, on se rend compte qu'il est nécessaire de prendre des mesures décisives sur la question. Le transport de tous les produits sera compromis si on ne fait pas bientôt les investissements nécessaires pour satisfaire l'augmentation du trafic. Les expéditions de grain que le tarif du Nid-de-Corbeau est censé protéger en souffriraient également et les marchés seraient perdus. Il est stupide qu'un pays jouissant d'une économie aussi prospère et en plein essor compromette son avenir en acceptant un système de transport qui risque d'être inadéquat. Il est non seulement imprudent mais aussi tout à fait injustifié d'exposer le Canada à un tel risque.

Les chemins de fer canadiens sont disposés à faire les investissements nécessaires pour s'acquitter de leurs responsabilités. Au cours des trois prochaines années, le CN et le CP comptent investir 5,6 milliards de dollars, dont 1,4 milliard dans des locomotives, du matériel roulant et d'autre matériel. Pour maintenir le taux d'investissement nécessaire, les chemins de fer doivent être adéquatement compensés pour le transport de toutes les marchandises. Comme l'a indiqué l'Association des manufacturiers canadiens dans son mémoire au Comité des transports de la Chambre des communes, "étant donné la situation actuelle où 20 % du trafic ferroviaire est transporté à environ 18 % des coûts tout en produisant moins de 4 % des recettes, les chemins de fer ne peuvent obtenir les fonds dont ils ont besoin pour investir". (traduction)

De tels investissements sont essentiels aux membres de l'ACMFT et à leur main-d'oeuvre qui comprend plus de 4 500 personnes dans la fabrication des wagons et des milliers d'autres dans la fabrication des composants et la fourniture d'autres éléments dans tout le Canada. Il faut bien se rendre compte que le tarif du Nid-de-Corbeau touche non seulement les chemins de fer et les fermiers de l'Ouest mais aussi la viabilité même de notre réseau

ferroviaire et le gagne-pain de milliers de personnes qui pourraient trouver de l'emploi si l'on procède aux investissements nécessaires et si on permet au réseau de prendre de l'expansion.

Si l'on sacrifie le développement futur du Canada à une position historique comme le tarif du Nid-de-Corbeau dont la validité n'est plus justifiée par une mesure économique quelconque, on portera atteinte à l'esprit même du développement de l'Ouest et en fait à l'esprit de la Confédération.

















If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

## WITNESSES—TÉMOINS

At 9:00 a.m.:

*From the Quebec Agro-Food Survival Coalition:*

Mr. Jacques Proulx, Representative & Chairman of the  
Union of Agricultural Producers;  
Mr. Mario Dumain, Secretary & Economist with the Union  
of Agricultural Producers.

*From the Canadian Meat Council (Quebec Section):*

Mr. Pierre-Paul Léger, President;  
Mr. André Lemieux, Member of the National Executive;  
Mr. Roland Soucy, Director & President of «Ordre des  
Agronomes du Québec».

*From the Quebec Professional Feed Manufacturers' Association:*

Mr. Marcel Latreille, Representative;  
Mr. Roméo Lalande, Director General.

*From the «Coopérative fédérée du Québec»:*

Mr. Paul-Emile St-Pierre, President.

*From the Quebec Grain Traders Association:*

Mr. André Bergevin, President;  
Mr. Maurice Pardot, Vice-President.

*From the Canadian Feed Industry Association (Quebec Section):*

Mr. Mario Gaulin, President.

*From the Canadian Railway and Transit Manufacturers Association:*

Mr. Claude Dessureault, Executive Vice-President.

A 9 heures:

*De la Coalition pour la survie en agro-alimentation du Québec:*

M. Jacques Proulx, représentant et président de l'Union des  
producteurs agricoles.  
M. Mario Dumain, secrétaire et économiste de l'Union des  
producteurs agricoles.

*Du Conseil des viandes du Canada (section du Québec):*

M. Pierre-Paul Léger, président;  
M. André Lemieux, membre de l'exécutif national;  
M. Roland Soucy, directeur et président de l'Ordre des  
agronomes du Québec.

*De l'Association professionnelle des producteurs alimentaires du Québec:*

M. Marcel Latreille, représentant;  
M. Roméo Lalande, directeur général.

*De la Coopérative fédérée du Québec:*

M. Paul-Emile St-Pierre, président.

*De l'Association des commerçants de grain du Québec:*

M. André Bergevin, président;  
M. Maurice Pardot, vice-président.

*De l'Association canadienne de l'industrie de l'alimentation (section du Québec):*

M. Mario Gaulin, président.

*De la «Canadian Railway and Transit Manufacturers Association»:*

M. Claude Dessureault, vice-président exécutif.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 119

Thursday, August 18, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 119

Le jeudi 18 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

---

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

---

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,  
shipping and handling of western grain and to amend  
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et  
modifiant certaines lois en conséquence

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983

---





HOUSE OF COMMONS

Issue No. 119

Thursday, August 18, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 119

Le jeudi 18 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

---

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

---

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,  
shipping and handling of western grain and to amend  
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et  
modifiant certaines lois en conséquence

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Maurice A. Dionne

*Vice-Chairman:* Robert Bockstael

### MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin  
Jean-Guy Dubois  
Jesse Flis  
Charles Mayer  
Don Mazankowski  
Jack Murta  
Marcel Ostiguy  
John Reid—(10)

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Maurice A. Dionne

*Vice-président:* Robert Bockstael

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Eva Côté  
Rolland Dion  
Gaston Gourde  
Bert Hargrave  
Stan Hovdebo  
Jack Masters  
Bill McKnight  
Doug Neil  
Alain Tardif  
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Wednesday, August 17, 1983:

Bill McKnight replaced Jack Shields

On Thursday, August 18, 1983:

Stan Hovdebo replaced Lorne Nystrom

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le mercredi 17 août 1983:

Bill McKnight remplace Jack Shields

Le jeudi 18 août 1983:

Stan Hovdebo remplace Lorne Nystrom

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, AUGUST 18, 1983  
(176)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Messrs. Hargrave, Hovdebo, McKnight and Neil.

*Other Members present:* Messrs. Yurko and Stevens.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witness:* Mr. Carl Snavelly, President, Snavelly, King & Associates, Washington, D.C., U.S.A.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Snavelly answered questions.

At 11:00 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:09 o'clock a.m., the sitting resumed.

Questioning was resumed;

At 12:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 1:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING  
(177)

The Standing Committee on Transport met at 1:42 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Messrs. Hargrave, Hovdebo, McKnight and Neil.

*Other Member present:* Mr. Stevens.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses:* Mr. Carl Snavelly, President, Snavelly, King & Associates, Washington, D.C., U.S.A. *From Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy Barristers & Solicitors:* Mr. C.W. Lewis, Q.C. *From the Maritime Farmers Council:* Mr. Hank de Boer, Chairman; Mr. Leo McIsaac, representing Prince Edward Island Federation of Agriculture and Mr. Robert

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 AOÛT 1983  
(176)

[Traduction]

Le Comité permanent des Transports se réunit aujourd'hui à 9h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* MM. Hargrave, Hovdebo, McKnight et Neil.

*Autres députés présents:* MM. Yurko et Stevens.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Témoin:* M. Carl Snavelly, président, «*Snavelly, King & Associates*», Washington, D.C., États-Unis.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Snavelly répond aux questions.

A 11 heures, le Comité suspend ses travaux.

A 11h09, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit;

A 12h30, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 13h30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI  
(177)

Le Comité permanent des Transports se réunit aujourd'hui à 13h42 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mazankowski, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* MM. Hargrave, Hovdebo, McKnight et Neil.

*Autre député présent:* M. Stevens.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports, et M. John Christopher, attaché de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Témoins:* M. Carl Snavelly, président, «*Snavelly, King & Associates*», Washington, D.C., États-Unis. *De Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy Avocats:* M. C.W. Lewis, c.r. *Du Conseil des agriculteurs des Maritimes:* M. Hank de Boer, président; M. Leo McIsaac, représentant la Fédération de l'agriculture de l'Île-du-Prince-Édouard et M.



Acton, representing New Brunswick Federation of Agriculture. *From the Canadian Wheat Board*: Mr. W.E. Jarvis, Chief Commissioner and Dr. J.L. Leibfried, Commissioner. *From the Advisory Committee to the Canadian Wheat Board*: Mr. Roy Atkinson, Chairman and Mr. Kenneth D. Galloway, Deputy Chairman.

Mr. Snavelly from Snavelly, King and Associates answered questions.

Mr. Lewis from Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy Barristers & Solicitors made a statement and gave explanations by the use of a map, a list of Companies and charts.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence.

1. Brief submitted by Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy Barristers & Solicitors on behalf of certain security holders with respect to the Ontario and Quebec Railway Company. (See Appendix "TRPT-129")
2. Brief submitted by Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy Barristers & Solicitors on behalf of certain security holders with respect to the Calgary and Edmonton Railway Company. (See Appendix "TRPT-130")
3. Map showing corporate ownership of properties comprising or used by or affiliated in interest with Canadian Pacific Ltd. (See Appendix "TRPT-131")
4. List of Companies from the 1982 Edition of "WHO OWNS WHOM" by Dun & Broadstreet Ltd. (See Appendix "TRPT-132")
5. Charts showing net income including income taxes from 1980, 1981 and 1982. (See Appendix "TRPT-133")

Mr. de Boer from the Maritime Farmers Council made an audio-visual presentation and, with the witness, answered questions.

Mr. Jarvis from the Canadian Wheat Board made a statement and, with the witness, answered questions.

It was agreed,—That the appendices attached to the brief submitted by the Canadian Wheat Board be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (See Appendix "TRPT-134")

Mr. Atkinson from the Advisory Committee of the Canadian Wheat Board made a statement and, with the witness, answered questions.

It was agreed,—That the brief submitted by the Advisory Committee of the Canadian Wheat Board be printed as read into the record.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes or Proceedings and Evidence.

1. Brief submitted by the Maritime Farmers Council. (See Appendix "TRPT-135")
2. Copies of slides submitted by the Maritime Farmers Council. (See Appendix "TRPT-136")

Robert Acton, représentant la Fédération de l'agriculture du Nouveau-Brunswick. *De la Commission canadienne du blé*: M. W.E. Jarvis, commissaire en chef et M. J.L. Leibfried, commissaire. *Du Conseil consultatif de la Commission canadienne du blé*: M. Roy Atkinson, président et M. Kenneth D. Galloway, vice-président.

M. Snavelly de «Snavelly, King & Associates» répond aux questions.

M. Lewis de Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy, Avocats, fait une déclaration et donne des explications en se reportant à une carte, une liste de Compagnies et des tableaux.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour.

1. Mémoire de Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy Avocats, au nom de certains détenteurs de titres auprès de la Société des chemins de fer de l'Ontario et du Québec. (Voir Appendice «TRPT-129»)
2. Mémoire de Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy, Avocats, au nom de certains détenteurs de titres auprès de la Société des chemins de fer de Calgary et d'Edmonton. (Voir Appendice «TRPT-130»)
3. Carte indiquant les droits de propriétés de sociétés détenant des intéréts auprès de la Société Canadien Pacifique Ltée, ou les droits utilisés par cette dernière ou appartenant à ses filiales. (Voir Appendice «TRPT-131»)
4. Liste des sociétés de l'édition 1982 de «WHO OWNS WHOM» de la Dun & Broadstreet Ltée. (Voir Appendice «TRPT-132»)
5. Tableaux indiquant le revenu net y compris les impôts sur le revenu pour les années 1980, 1981 et 1982. (Voir Appendice «TRPT-133»)

M. de Boer du Conseil des agriculteurs des Maritimes fait une présentation audio-visuelle puis, avec le témoin, répond aux questions.

M. Jarvis de la Commission canadienne du blé fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

Il est convenu,—Que les appendices joints au mémoire de la Commission canadienne du blé soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour. (Voir Appendice «TRPT-134»)

M. Atkinson du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

Il est convenu,—Que le mémoire soumis par le Conseil consultatif de la Commission canadienne du blé soit inséré au dossier comme ayant été lu.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient joints aux procès-verbal et témoignages de ce jour.

1. Mémoire du Conseil des agriculteurs des Maritimes. (Voir Appendice «TRPT-135»)
2. Copies des diapositives du Conseil des agriculteurs des Maritimes. (Voir Appendice «TRPT-136»)

At 6:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, August 23, 1983.

A 18h30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 23 août 1983, à 9h30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Thursday, August 18, 1983

• 0941

**The Chairman:** Order, please.

Members of the committee, you know the committee can hear evidence without a quorum being present, provided there are representatives from the government and the Official Opposition party. Sometimes quality is more important than quantity.

We shall resume consideration of Bill C-155, an act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof; we are on Clause 2, and it is my pleasure this morning to welcome Mr. Carl Snavelly, President of Snavelly, King and Associates to this committee.

We have heard Mr. Snavelly mentioned in various and sundry ways over the past few weeks, and I have been looking forward to meeting him, as I am sure members of the committee have.

So welcome to our committee, Mr. Snavelly.

I am going to have to interrupt there to hear Mr. Benjamin on a question of privilege.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. I am sorry to interrupt; I was trying to get my point of order in before you did the introduction.

I would like to ask the committee, and I move a motion that the committee reconsider an earlier decision and that we issue an invitation to Mr. Charles Gibbings to appear before this committee next week—I would suggest Tuesday; the new minister will be appearing then—in light of his background and experience as a Wheat Board commissioner and as a grain farmer and so forth, and his knowledge of this matter. The committee rejected that motion a few weeks ago, and I am moving that we...

**The Chairman:** Just a moment. Stop right there. You cannot move a motion on a point of order, Mr. Benjamin, but I might be able to help you out by reminding you we are having a subcommittee meeting at noon, and I would suggest you bring it up at that meeting for the subcommittee to make a recommendation to the committee on it.

**Mr. Benjamin:** All right. I am easy to get along with. At least you know what I think we should do.

**The Chairman:** Right. If that satisfies you, then we will move on to our witness. That is okay, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** I guess I cannot do anything else, unless you give me the floor again. How do I get the floor to move my motion?

**The Chairman:** You will be getting the floor in due course.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le jeudi 18 août 1983

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Messieurs les membres du Comité, vous savez que le Comité peut entendre des témoignages sans que le quorum ait été atteint, à condition qu'il y ait des représentants du gouvernement et de l'Opposition officielle. Quelquefois, la qualité est plus importante que la quantité.

Nous allons reprendre l'examen du Projet de loi C-155, une loi visant à faciliter le transport, le chargement et la manipulation du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence; nous sommes à l'article 2, et j'ai le plaisir ce matin d'accueillir M. Carl Snavelly, président de Snavelly, King and Associates, à ce Comité.

Au cours de ces quelques dernières semaines, M. Snavelly a été mentionné de diverses façons et, comme j'en suis sûr, les membres du Comité, je désirais beaucoup le rencontrer.

Aussi, bienvenue à notre Comité, monsieur Snavelly.

Il va me falloir interrompre ici. Monsieur Benjamin, sur une question de privilège.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Je suis désolé de cette interruption, j'essayais de présenter mon rappel au Règlement avant votre introduction.

Je voudrais demander au Comité et je propose une motion: Que le Comité reconsidère une décision antérieure et que nous envoyions une invitation à M. Charles Gibbings de comparaître à ce Comité la semaine prochaine. Je proposerais mardi; le nouveau ministre sera alors présent... avec ses connaissances et son expérience comme commissaire de la Commission canadienne du blé et comme céréaliculteur et ainsi de suite... et ses connaissances sur cette question. Le Comité a rejeté cette motion il y a quelques semaines, et je propose que nous...

**Le président:** Juste un instant. Arrêtons nous ici. Vous ne pouvez pas présenter une motion sur une question de Règlement, monsieur Benjamin, mais je peux peut-être vous aider en vous rappelant que nous avons une réunion du Sous-comité à midi, et je propose que vous en parliez à cette réunion pour que le Sous-comité présente une recommandation au Comité à ce sujet.

**M. Benjamin:** Très bien, je suis conciliant. Au moins, vous savez ce que je crois que nous devrions faire.

**Le président:** D'accord. Si cela vous convient, nous passerons alors à notre témoin. D'accord, monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Je suppose que je ne peux rien faire d'autre, à moins que vous me redonniez la parole. Comment prendrai-je la parole pour présenter ma motion?

**Le président:** Vous prendrez la parole en temps voulu.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** All right. Then you will count it against my time.

**The Chairman:** Well, you never know.

I had a brief chat with Mr. Snavely before I called the meeting to order, and he informs me he is not very keen about making an opening statement; he would prefer to make himself available for the questions of the members. Therefore I will take names of those who wish to ask questions, and we will go to questioning right away. We will start with Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you very much, Mr. Chairman, and may I too add my words of welcome to Mr. Snavely.

I am sure it would not surprise you that your name has been used rather extensively over the course of the last three weeks in connection with the hearings this committee has been conducting throughout the country.

• 0945

With respect to the components of railway costing, there are several issues that became rather controversial, but two have been raised rather frequently, namely the costs of capital and the contribution to constant costs. I wonder, Mr. Snavely, if for the committee you could at the outset outline what you would define as the matter of contribution to constant costs. Is it really in effect a pricing exercise, or is it really an arbitrary or discretionary figure that is somewhat pulled out of the air and not really part of the science or the technicalities of realistic costing functions?

**Mr. Snavely:** Mr. Mazankowski, the railway costs, as do costs of most any industry, break into two fundamental pieces, that which varies with the volume of production and that which is fixed or constant and does not vary. The two pieces each contain both what are known in accounting terms as operating expenses and capital items. In other words, there are variable operating expenses and variable capital items or investment and there are fixed or constant operating expenses and fixed or constant investment.

The costing exercise generally concerns itself only with the measurement of the variable costs or the marginal costs of producing a particular product. The primary reason for that is that by definition the so-called fixed or constant costs cannot be attributed to any one product in a multiple-product industry, such as the railways, but rather are attributed to the system as a whole. In the normal marketplace pricing of services or goods, one effectively sets his prices on the demands of the market. The prices must be set in the long run over the variable or marginal costs, because those are the costs that can be associated with the production of the product and must be covered.

The coverage of the constant costs really is what you might call a reverse situation. The contribution that each product

[Traduction]

**M. Benjamin:** Très bien. Vous le compterez ensuite sur mon temps.

**Le président:** On ne sait jamais.

J'ai eu une brève conversation avec M. Snavely avant mon rappel au Règlement, et il m'a fait savoir qu'il n'a pas très envie de faire une introduction; il préférerait répondre aux questions des membres. Aussi je relèverai les noms de ceux qui désirent poser des questions, et nous passerons aux questions immédiatement. Nous commencerons avec M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci beaucoup, monsieur le président et permettez-moi d'ajouter quelques mots de bienvenue à M. Snavely.

Je suis certain que cela ne vous surprendra pas de vous dire que votre nom a été utilisé plutôt abondamment au cours des trois dernières semaines en ce qui concerne les audiences que ce Comité a tenues dans tout le pays.

En ce qui concerne les éléments du coût du chemin de fer, il y a plusieurs questions qui font l'objet de controverse, mais deux ont été soulevées assez souvent, à savoir les coûts du capital et la contribution aux coûts constants. Je me demande, monsieur Snavely, si vous pourriez présenter dans ses grandes lignes au Comité, pour commencer, ce que vous définiriez comme la question de la contribution aux coûts constants. Est-ce vraiment en effet un exercice de fixation des prix, ou est-ce vraiment un chiffre arbitraire ou étaabli de façon discrétionnaire qui est en quelque sorte pris au hasard et n'est pas vraiment calculé de façon scientifique ou selon les technicalités de l'établissement des coûts de production réalistes?

**M. Snavely:** Monsieur Mazankowski, les coûts du chemin de fer, comme la plupart des coûts dans une industrie, se divisent en deux parties fondamentales, celle qui varie avec le volume de production et celle qui est fixe ou constante et ne varie. Chaque partie contient à la fois ce qui est connu en termes de comptabilité comme les dépenses d'exploitation et les éléments de capital. En d'autres mots, il y a des dépenses d'exploitation variables et des éléments de capital ou investissements variables et il y a des dépenses d'exploitation fixes ou constantes et des investissements fixes ou constants.

L'établissement des coûts de production consiste généralement seulement à mesurer les coûts variables ou les coûts marginaux de production d'un produit particulier. La raison principale de cela est que, par définition, les coûts dits fixes ou constants ne peuvent pas être attribués à n'importe quel produit dans une industrie de produits multiples' comme les chemins de fer, mais sont plutôt attribués au système de façon globale. Dans un système normal d'établissement de prix des services ou des marchandises, on établit ces prix en fonction des demandes du marché. Les prix doivent être établis en fonction des coûts variables ou marginaux, parce que ce sont les coûts qui peuvent être associés à la production du produit et doivent être couverts.

Le fait de couvrir les coûts constants est ce que vous pouvez vraiment appeler une situation inverse. La contribution que



## [Text]

makes above its variable costs when it is sold on the marketplace—then that contribution uses up a portion of what I have called this constant cost piece, and if a business is to survive over the long run, then the sum of the contributions from all of its businesses or all of its products above the variable costs must be equal to the sum or the total of the constant costs.

In grain we are not dealing with what one would consider a normal marketplace proposition. Therefore, the contribution issue becomes one of trying to arrive at an equitable amount over variable costs for the railways. If the railways were able to cover their entire constant cost pot, if I may call it that, from the commercial traffic, then their system viability would only require that they get their variable costs from grain. The railways are not able to cover the constant cost pot from commercial traffic. Therefore, they have an overall system revenue shortfall.

• 0950

That is one reason why it becomes meaningful or necessary for grain to make a contribution. I attempted, and ultimately calculated, a contribution over variable cost for the railways. I did it on three bases. I looked first at the contribution of the commercial freight and said, if grain contributed as commercial freight does, what would its contribution be? I looked at it on system viability and said, there is a system shortfall. There are two basic categories of services provided by the railways that are not contributing. One is grain, the other is passenger service; therefore I will split the shortfall between the two and arrive at an amount for grain. The third way I looked at it was in effect sort of as a mark-up proposition, that if everybody—what I did in simple terms was, I took the total amount of the constant cost, found out what percentage that was of the variable cost and said if everybody paid that percentage, then obviously the constant cost would be covered and that becomes a contribution.

Now, the exercise I went through created a range. It is my belief that any amount within that range is adequate and proper. I felt an obligation to select from the range a particular amount as part of my work. My report clearly states I have picked that amount, but in the end I believe the constant contribution could be anywhere within that range. It is not a normal situation to arrive at a contribution to constant cost by this method. As I stated earlier, it is normally done in the marketplace through the pricing mechanism and it is not part of a costing exercise, normally.

**Mr. Mazankowski:** Perhaps this question has been answered, in that you are dealing with an abnormal situation, and you indicated that normally the contribution to constant costs is based on the demands of the marketplace but in this case the primary reason was because of the system shortfall, and you outlined exactly how you . . . How does this component vary with respect to whether this system is regulated or unregulated? Or are you dealing here with a situation where grain is considered somewhat beyond normal circumstances?

## [Translation]

chaque produit représente au-dessus de ses coûts variables lorsqu'il est vendu sur le marché—alors cette contribution utilise une partie de ce que j'ai appelé cette partie du coût constant, et si une entreprise veut survivre à long terme, alors la somme des contributions de toutes ces entreprises ou de tous ces produits au-dessus des coûts variables doit être égale à la somme ou au total des coûts constants.

Dans le domaine des céréales, nous n'avons pas affaire à ce que l'on pourrait considérer comme une proposition de marché normal. Donc, la question de la contribution consiste à essayer d'arriver à un montant juste en fonction des coûts variables des chemins de fer. Si les chemins de fer étaient capables de couvrir tous leurs coûts constants, si je peux l'appeler ainsi, du trafic commercial, alors la viabilité du système exigerait seulement qu'elles assument leurs coûts variables des céréales. Les chemins de fer ne sont pas en mesure de couvrir le coût constant du trafic commercial. Ils ont donc un déficit général de revenu.

C'est une des raisons pour lesquelles la contribution au transport des grains devient importante ou nécessaire. J'ai tenté de calculer, et j'y suis finalement parvenu, une contribution au transport des grains par les sociétés ferroviaires en fonction d'un coût variable. Et j'ai utilisé trois bases de calcul. J'ai d'abord évalué la contribution du transport des grains sur la base de celle du transport des marchandises commerciales. Si l'on vise la viabilité du système, on constate qu'il y a une lacune. Essentiellement, deux classes de services ne contribuent pas à la rentabilité des services ferroviaires: le transport des céréales et le service passagers. Donc, en considérant ces deux points faibles également, on peut calculer la part correspondant au transport du grain. Ma troisième base de calcul est en fait une sorte d'hypothèse de majoration, en termes simples, j'ai calculé à quel pourcentage du coût variable correspondait le coût constant, et j'ai supposé que si tout le monde payait ce pourcentage, le coût constant serait évidemment assumé.

Or, mes calculs ont créé une gamme, et j'estime que toute somme comprise dans cette gamme est appropriée. Je me suis senti obligé de choisir une somme dans cette gamme, et mon rapport l'établit clairement. Mais, en fin de compte, je crois que le montant correspondant à la contribution constante pourrait se situer dans cette gamme. Il est inhabituel de calculer une contribution au coût constant par cette méthode. Comme je l'ai dit précédemment, cela se fait normalement dans le marché par l'établissement des prix et non pas par l'attribution des coûts.

**M. Mazankowski:** Vous répondez peut-être à la question en soutenant qu'il s'agit d'une situation anormale. Et vous avez indiqué que la contribution aux coûts constants dépend de la demande. Mais dans le cas présent, l'exception est due principalement à la faiblesse du système, et vous avez décrit exactement comment . . . Cette composante varie-t-elle selon que le système est réglementé ou non? Ou s'agit-il d'un cas où le transport des céréales est considéré en quelque sorte d'une manière exceptionnelle?

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Snavelly.

**Mr. Snavelly:** Certainly I think in the general context of marketing, costing, pricing, the statutory grain is a very unusual set of circumstances. Regulation of the utility industry, for example, which has a virtual if not complete monopoly on a set of services, is usually done using what is known as a permissive earnings approach. The regulator determines what the overall earnings of the utility company—what it will be permitted to earn: 10%, 20%, 30%, whatever. The rate structure is then created so that if the anticipated volume of the use of that utility—be it purchase of electricity, telephone calls, again whatever—works out, the company will earn exactly what the regulator said it could.

**Mr. Mazankowski:** Are there similar benchmarks in the railway system anywhere that could apply here?

**Mr. Snavelly:** No. Particularly not in Canada, because fundamentally your railway system is a free-market system. The railways compete in a transportation market without regulation of their rates in general. There is, of course, a maximum and minimum rate regulation, but as long as they stay within that absolute framework they are free to charge in the marketplace.

• 0955

**Mr. Mazankowski:** It would not then, I suspect, exist in the North American context at all. Is that true?

**Mr. Snavelly:** In the U.S. we have gone from a system of complete regulation of rail rates to a system which is now distinguished between "competitive traffic" and "non-competitive traffic"—"competitive" meaning transportation competitive with trucks, barges, whatever. The competitive traffic is no longer regulated; they are still regulating the non-competitive traffic, and we have spent about three and a half years with massive presentations before the Interstate Commerce Commission as it tries to find a way to determine when is a rate too high.

**The Chairman:** This will be your final question for this round, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Snavelly,** in your report you make the point that in your opinion grain traffic carries a greater risk than general traffic. I would like you to explain to the committee how you arrived at this view. There are various critiques of your report that hold opposite points of view. Could you explain to the committee how you arrived at that and how those who take an opposite view base their findings? Also, could you explain to the committee how this level of risk could influence the cost of capital and what other components are taken into consideration in terms of developing the cost of capital for railway accounting purposes?

**Mr. Snavelly:** Mr. Mazankowski, as regards risk, I am not quite sure to what it is you are referring. I think I have said that under the existing Crow rate system the carriage of grain has what is virtually an infinite risk to the railways, because it

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Snavelly.

**M. Snavelly:** En effet, je pense que dans le contexte général de la commercialisation, de l'établissement des coûts et de la fixation des prix, l'imposition d'un tarif pour le transport des céréales est très exceptionnel. La réglementation des services publics, par exemple, qui ont le monopole presque total sur un ensemble de services, est habituellement fondée sur l'établissement d'un revenu maximal. L'organisme de réglementation détermine les revenus des services publics: 10, 20, 30 p. 100, etc. D'après le mode de fixation des tarifs, si l'utilisation des services, électricité, téléphone, etc., correspond aux révisions, les entreprises de services publics auront exactement les revenus que l'organisme de réglementation leur permet d'avoir.

**M. Mazankowski:** Existe-t-il des points de repère qui pourraient nous servir à fixer les tarifs du transport ferroviaire?

**M. Snavelly:** Non. Surtout pas au Canada, car le marché du transport ferroviaire est fondamentalement libre. En règle générale, les sociétés ferroviaires se font concurrence sans que leurs tarifs soient réglementés. Bien sûr, il y a une gamme de tarifs, mais dès l'instant qu'elles n'en débordent pas, les entreprises de services publics sont libres de fixer leurs tarifs.

**M. Mazankowski:** Je soupçonne que cela n'existe pas en Amérique du Nord?

**M. Snavelly:** Aux États-Unis, nous sommes passés de la réglementation complète des tarifs de transport ferroviaire à un régime qui distingue entre «trafic concurrentiel» et «trafic non concurrentiel»—la concurrence signifiant le transport routier, maritime, etc. Les autorités gouvernementales réglementent seulement le trafic non concurrentiel, et nous avons passé environ trois ans et demie à présenter force mémoires à l'*Interstate Commerce Commission*, qui essayait de trouver un moyen d'établir un tarif maximal.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, c'est votre dernière question pour cette dernière période.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Snavelly, dans votre rapport, vous soutenez que le transport des céréales est une entreprise plus risquée que le transport général. J'aimerais que vous nous expliquiez comment vous êtes arrivé à cette conclusion. Plusieurs critiques de votre document donnent un point de vue contraire. Pourriez-vous nous expliquer votre raisonnement et celui de vos opposants? De plus, pourriez-vous nous expliquer comment ce risque influe sur l'établissement du coût en capital et quels autres éléments les sociétés ferroviaires prennent en compte pour établir leur coût en capital?

**M. Snavelly:** Monsieur Mazankowski, en ce qui concerne les risques, je ne vois pas très bien à quoi vous faites référence. Je pense avoir dit que le tarif du Nid-de-Corbeau constitue un risque quasi infini pour les sociétés ferroviaires en matière de



## [Text]

is obvious that they can do nothing but lose money hauling grain. I have disregarded that particular situation, the actual existence of the rates as they stand, in my calculations and have treated grain as if it had approximately the same risk as does the sum total of CP Limited.

Whether or not grain is more or less risky as a commodity within the context of what railways move, then other commodities such as coal, potash, merchandise traffic, has really never...

**Mr. Mazankowski:** Could I just ask you how you would describe the level of risk as it would be seen under the provisions of this bill?

**Mr. Snavelly:** Under the provisions of this bill, I think there are certain risks to the railways that are not present in their commercial traffic. The main risk I see is that this bill would pay the railways based on the amount of volume they move, and therefore they have the same risk as with coal. If you move the traffic you get paid; if you do not move the traffic you do not get paid.

The principal difference is the political risk.

**Mr. Mazankowski:** Very important.

**Mr. Snavelly:** As you know, what governments giveth, governments can taketh away, and that is a risk under the pay-the-railway scheme that the railways must bear. I am not suggesting it is wrong, but it is a risk to them. They do not know for certain how long the government will continue to pay directly to them. There are also risks of the safety net.

• 1000

Now it is true that in the commercial arena the railways very often tend to adjust prices to meet the demands of the marketplace. In a sense the safety net can be considered a surrogate for that. But it is something that is put into the rules of the game, rather than something on which they have an option. So I think there are some risks to the railway within this bill that would not be present in the commercial traffic arena.

By the same token, I think it can be argued that there are some factors about grain that may make it different from commercial traffic. I do not have, nor have I seen, nor do I know of any studies that have determined or investigated the risk of transporting grain vis-à-vis the risk of transporting either other bulk commodities or commercial traffic in general or the totality of transportation.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. I will put you on the second round, if you like.

Mr. Benjamin, 15 minutes.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. I want to return to this matter of constant costs with Mr. Snavelly.

## [Translation]

transport des céréales, car il est évident que celles-ci ne peuvent que perdre de l'argent à transporter des céréales. Je n'ai pas tenu compte de cette situation particulière, c'est-à-dire des tarifs tels qu'ils existent actuellement; j'ai supposé que le transport des céréales comportait à peu près le même risque que celui présenté par l'ensemble des activités du CP.

Dans le contexte actuel, par rapport au transport des céréales, le risque présenté par l'acheminement des autres marchandises, comme le charbon, la potasse, etc., n'a jamais été véritablement...

**M. Mazankowski:** Comment évalueriez-vous le risque que comporterait le transport des céréales si le projet de loi était adopté?

**M. Snavelly:** À mon avis, les dispositions du projet de loi créent, pour les sociétés ferroviaires, certains risques que le trafic commercial ne présente pas. Le principal risque que j'appréhende est le suivant: le transport des céréales serait aussi risqué que le transport du charbon car les sociétés ferroviaires seraient payées en fonction des volumes transportés. Si vous transportez le produit, vous êtes payé, sinon, vous ne recevez rien.

Ce qui fait la différence, c'est le risque politique.

**M. Mazankowski:** C'est très important.

**M. Snavelly:** Comme vous le savez, ce que les gouvernements donnent, ils peuvent le reprendre, et c'est un risque que les sociétés ferroviaires doivent assumer. Je ne dis pas que c'est mauvais, mais je dis qu'il y a un risque. Ces sociétés ne savent pas pendant combien de temps le gouvernement va continuer de les payer directement. La marge de manoeuvre comporte aussi des risques.

Toutefois, il est vrai que dans le secteur commercial, les chemins de fer tendent très souvent à modifier leurs prix pour répondre aux demandes du marché. Dans un certain sens, on peut considérer que les précautions prises jouent le même rôle. Mais c'est quelque chose qui est introduit dans les règles du jeu et non quelque chose qui est laissé à leur choix. C'est pourquoi je pense que ce projet de loi comporte pour le chemin de fer certains risques qui n'existeraient pas dans le secteur des transports commerciaux.

Dans le même esprit, je pense qu'on peut arguer que certains facteurs rendent le transport du grain différent des transports commerciaux. Je n'ai aucune étude, je n'en ai pas vue et je n'en connais pas qui ait déterminé ou étudié le risque encouru en transportant du grain par rapport au risque encouru en transportant d'autres marchandises en vrac.

**Le président:** Merci monsieur Mazankowski. Je vous donnerai la parole une deuxième fois, si vous le souhaitez.

Monsieur Benjamin, 15 minutes.

**M. Benjamin:** Merci monsieur le président. Je voudrais revenir sur cette question des coûts constants avec M. Snavelly.

## [Texte]

In your reports on costs of hauling grain in 1974 and again in 1977 you did not include constant costs as a cost of hauling grain. In fact, in 1974 you said:

Thus constant costs contribution is not part of the cost-finding procedure, but arises from the rate-making procedure.

Then you went on to say:

For these reasons we have concluded that the railways total cost of transporting statutory grain was their total variable costs as we have defined and calculated them.

Why did you change your mind in your report of 1980 and include constant costs?

**Mr. Snavelly:** I did not change my mind one iota, Mr. Benjamin. As I explained to Mr. Mazankowski, the costing exercise generally—in fact, the only costs that we can determine for a particular commodity are in fact the variable costs.

As indicated in the 1980 report in the preface, I had two assignments in 1980. The first assignment was to determine the costs or to update the costs of transporting grain to the 1980 level. That was done in conformance with the 1974 and 1977 reports, i.e. the variable level. The second assignment was to do an analysis to determine what is an appropriate contribution, if any, to the railways above their variable costs.

As I stated to Mr. Mazankowski, the coverage of constant costs is normally done through the pricing mechanism. You have here a situation where the normal pricing mechanisms cannot apply, therefore I was asked to find some way to determine a reasonable contribution. I have not said that the contribution is a cost, and I want to make it clear that the contribution part of my studies is not a cost; it is what it says, a contribution to the overall system viability of the railways.

**Mr. Benjamin:** I would call it a gift rather than contribution.

In any event, Mr. Snavelly, is it not correct that you did not do any methodology for constant costs in your first two reports? Is it not correct that when you submitted your 1980 report the first time you did not include constant costs? But subsequent to that, you got an order of reference set forth on August 6, 1981:

• 1005

The terms of reference require Snavelly, King and Associates to: one, identify the costs and revenues attributed to the movement of grain at the Crow's Nest Pass rate for the year 1980; and two, identify methodologies for determining an equitable contribution from statutory grain rate movements towards fixed or constant railway costs over and above the variable costs for these movements.

In other words, the government subsequently instructed you to come forward with a contribution based on constant costs.

## [Traduction]

Dans vos rapports sur les coûts du transport du grain de 1974 et de 1977, vous n'avez pas considéré les coûts constants comme un coût du transport du grain. En fait, en 1974, vous disiez:

Ainsi, la contribution des coûts constants ne fait pas partie de la méthode d'établissement des coûts mais provient de la procédure d'établissement des tarifs.

Puis, vous avez continué en disant:

Pour ces raisons, nous avons conclu que le coût total du transport du grain pour les chemins de fer était le total de leur coûts variables comme nous les avons définis et calculés.

Pourquoi avez-vous changé d'avis dans votre rapport de 1980 et inclu des coûts constants ?

**M. Snavelly:** Je n'ai pas changé d'avis du tout monsieur Benjamin. Comme je l'ai expliqué à M. Mazankowski, l'établissement du coût généralement en fait, les seuls coûts que nous pouvons déterminer pour une certaine marchandise sont en fait les coûts variables.

Comme je l'ai indiqué dans la préface de mon rapport de 1980, deux tâches m'avaient été assignées en 1980. Ceci a été fait conformément aux données des rapports de 1974 et 1977, c'est-à-dire en fonction des coûts variables. La deuxième tâche consistait à faire une analyse pour déterminer, le cas échéant, ce qui constitue une subvention appropriée versée aux chemins de fer, en plus de leurs coûts variables.

Comme je l'ai indiqué à M. Mazankowski, le calcul des coûts constants est normalement réalisé par le mécanisme d'établissement des prix. Vous avez ici une situation à laquelle les mécanismes normaux d'établissement des prix ne peuvent s'appliquer ; c'est pourquoi il m'a été demandé de trouver une façon de déterminer une subvention raisonnable. Je n'ai pas dit que cette subvention est un coût et je veux qu'il soit bien compris que la partie subvention de mes études n'est pas un coût; c'est ce que cela dit, une contribution à la viabilité générale du réseau des chemins de fer.

**M. Benjamin:** J'appelle cela un cadeau plutôt qu'une contribution.

En tout cas, monsieur Snavelly, n'est-il pas exact que vous n'avez indiqué aucune méthode pour calculer les coûts constants dans vos deux premiers rapports ? N'est-il pas exact que dans la première version de votre rapport de 1980 vous n'avez pas inclu les coûts constants ? Mais après cela, vous avez reçu un mandat établi le 6 août 1981:

Ce mandat demande à *Snavelly, King and Associates*: Premièrement, d'établir les coûts et recettes attribués au mouvement du grain au tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau pour l'année 1980 et, deuxièmement, d'élaborer des méthodes pour déterminer le montant d'une subvention équitable au transport du grain effectué au tarif légal en fonction des coûts fixes ou constants du chemin de fer et en plus des coûts variables de ces transports.

En d'autres mots, le gouvernement vous a ensuite demandé d'établir une contribution basée sur des coûts constants.



[Text]

**Mr. Snavelly:** I am not sure, Mr. Benjamin, what you mean by "subsequently". Let me put it this way: both in 1975 under the inquiry commission and in 1977 under a terms of reference, I effectively was asked to consider only the first item you read, which is to identify the costs and revenues attributed to the movement of statutory grain.

There were some other things in the inquiry commission terms of reference, but basically that was the major thrust. In 1980, I only had one term of reference, but the term of reference included two parts, as you have identified them. One was to determine the costs and the revenues, and as I said, that was done in substantially the same manner as I had done it previously, and the second was to identify the methodologies and determine the contribution. That was a new assignment, and so it was subsequent to the 1977 assignment.

I gathered from your question there was an implication—perhaps I misunderstood it—that the assignment came in two pieces in 1980, and the contribution was an add-on. That was not the case; the assignment in 1980 was from the start made up of two pieces.

**Mr. Benjamin:** Prior to August 6 of 1981, then, you had this double-barrelled assignment for your 1980 report?

**Mr. Snavelly:** Yes, as I recollect . . .

**Mr. Benjamin:** Put it this way: did you prepare two separate reports in 1980?

**Mr. Snavelly:** No, sir. I prepared a draft report that was filed in December of 1981, which included all aspects of the study, and a final report which was filed in January of 1982, but I did not submit two separate reports, nor did I work under two separate terms of reference.

**Mr. Benjamin:** Well, then, the draft you submitted in December of 1981: did it include that second assignment of determining equitable contributions for statutory based on—towards fixed or constant railway costs? Did your first draft of December of 1981 include that second part of your assignment?

**Mr. Snavelly:** Mr. Benjamin, my recollection is that it did. If it did not—and I am thoroughly certain it did—I did these two projects separately, because they are separate projects, and obviously I had to do the costs before I could even consider the second part. Now, it is conceivable . . . and I do not have the draft with me—that I first submitted a draft to MOT regarding the first part of the assignment while I was still working on the second part, which I then incorporated into the final report. But it is wrong to leave an impression that somehow these were two separate and distinct assignments that were not made at the same time. I was asked to do both things from the start in 1980; this is what I am trying to say.

[Translation]

**M. Snavelly:** Je ne suis pas sûr, monsieur Benjamin, de ce que vous voulez dire par «ensuite». Je m'explique; en 1975, par la Commission d'enquête et en 1977 en vertu d'un mandat, il m'a été effectivement demandé d'étudier seulement la première chose que vous avez lue, à savoir d'établir les coûts et recettes attribus au mouvement du grain en vertu de la loi.

Il y avait certaines autres choses dans le mandat de la commission d'enquête, mais c'était son sens principal. En 1980, je n'ai reçu qu'un mandat, mais ce mandat comprenait deux parties qui étaient celles que vous avez indiquées. L'une était de déterminer les coûts et les recettes et, comme je l'ai dit, cela a été fait de la même façon que je l'avais fait précédemment et l'autre était d'élaborer les méthodes et de déterminer la contribution. C'était une nouvelle tâche et c'est pourquoi elle était la suite de la tâche qui m'avait été assignée en 1977.

J'ai compris d'après vos questions que vous aviez pensé, je vous ai peut-être mal compris, que le mandat avait été confié en deux fois en 1980 et que la contribution était un ajout. Ce n'était pas le cas; le mandat de 1980 était, depuis le début composé de deux parties.

**M. Benjamin:** Donc, avant le 6 août 1981, cette tâche en deux parties vous avait été confiée et fait l'objet de votre rapport de 1980?

**M. Snavelly:** Oui, comme je me le rappelle . . .

**M. Benjamin:** Comprenez-moi bien: avez-vous préparé deux rapports distincts en 1980?

**M. Snavelly:** Non, monsieur. J'ai préparé un projet de rapport qui a été remis en décembre 1981 et portait sur tous les aspects de l'étude et un rapport final qui a été remis en janvier 1982, mais je n'ai pas remis deux rapports distincts et je n'ai pas travaillé en vertu de deux mandats distincts.

**M. Benjamin:** Bon, alors, le projet de rapport que vous avez remis en décembre 1981 comprenait-il cette deuxième tâche consistant à déterminer des contributions équitables pour les transports statutaires basés sur , des coûts fixes ou des coûts constants de transport par chemin de fer? Votre premier projet de rapport de décembre 1981 comprenait-il la deuxième partie de votre tâche?

**M. Snavelly:** Monsieur Benjamin, je me rappelle qu'il la comprenait. S'il ne la comprenait pas, et je suis certain qu'il la comprenait, j'ai réalisé ces deux projets séparément parce qu'ils constituent deux projets distincts et qu'évidemment je devais étudier les coûts avant de pouvoir même commencer à étudier la deuxième partie. Toutefois, il est concevable, et je n'ai pas apporté ce projet, que j'ai d'abord remis au ministère des Transports un projet de rapport traitant de la première partie du mandat pendant que je travaillais encore à la deuxième partie que j'ai ensuite incorporée dans le rapport final. Mais il est faux de donner l'impression que, d'une certaine façon, il y a eu deux tâches séparées et distinctes qui n'ont pas été réalisées en même temps. Il m'a été demandé, depuis le début, de faire les deux choses en 1980; c'est ce que j'essaie de dire.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** I am not affixing anything to you, Mr. Snavelly, but I think you will find your draft report of December 1981 did not include that second part of your assignment, and it is my contention . . . and this is no fault of yours—that the railroads were complaining it still did not give them enough money, and the government then wanted to give them another gift—the contribution, as you aptly put it—which is a straight add-on profit, in our opinion.

Under the Railway Act, the Canadian Transport Commission costing formula does not include constant costs in any formula they use. Do you think it wise to have a costing formula for grain transport which includes constant costs, if constant costs are not included in the formula for other commodities by the CTC?

• 1010

**Mr. Snavelly:** Mr. Benjamin, I am afraid we are confusing two terms: “cost” and “costing”. Let me try it this way. As I stated earlier, there is a portion of the total cost incurred by the railways that cannot be attributed to any particular activity of the railways. Rather, it is attributed to the system as a whole. That, perhaps unfortunately, has been called the constant cost of the railways. Valuable costs, which initially make up the other pot, the balance of the dollars, can, through various methodologies, be attributed to particular activities. The costing exercise which I have undertaken, the costing exercise which the CTC undertakes, is concerned with that attributable part of the total cost, or the valuable part. Therefore pure costing stops when you have created the variable costs.

The question of how to cover the constant costs—and I repeat what I have said—is normally a question that is resolved in the marketplace by the setting of the price. Since that is not an available avenue with grain, one then had to find—to get rid of the word “cost”—an allocation procedure, if you will, where a portion of the constant cost pot, the nonattributable cost, the unexplained cost, whatever you may want to call them, were attributed to grain; a coverage of that portion.

We are not saying that grain caused that particular element, that piece of cost. We do not know what caused it. It was caused collectively by grain, coal, potash, sulphur, orange juice, whatever else it is the railways may carry. It is a result of the total activities of the system.

What we attempted to do, what I attempted to do, in a non-marketplace setting, was to find a rational, reasonable approach to determining what portion of that pot of money, that pot of cost that cannot be attributed to any particular item, should properly be covered by grain. So I did not include constant costing in my costing exercise. I included an allocation of a constant cost to grain which I called, and called very carefully, a contribution. It is indeed the contribution to system viability that I have associated with the grain traffic. There is a contribution to system viability that coal makes. One can work backwards, do the variable cost, take the total

[Traduction]

**M. Benjamin:** Je ne cherche pas à vous faire dire quelque chose, monsieur Snavelly, mais je pense que vous serez d'accord pour dire que votre projet de rapport de 1981 ne portait pas sur la deuxième partie de votre mandat et je prétends, et ce n'est pas de votre faute, que les chemins de fer se plaignaient qu'il ne leur donnait pas suffisamment d'argent et que le gouvernement voulait alors leur faire un autre cadeau, la subvention, un bénéfice supplémentaire, à notre avis.

En vertu de la Loi sur les chemins de fer, les formules d'établissement des coûts de la Commission canadienne des transports ne comprennent pas les coûts constants. Croyez-vous qu'il est bien d'utiliser une formule d'établissement des coûts du transport du grain, qui inclu des frais fixes, si ces derniers ne sont pas compris dans la formule employée pour d'autres produits de base par la C.C.T.?

**M. Snavelly:** Monsieur Benjamin, je crains que nous confondions «coût» et «établissement des coûts». Laissez-moi reprendre. Comme je l'ai dit plus tôt, il y a une partie du coût total, payé par la compagnie ferroviaire, qui ne peut être attribuée à aucune activité particulière de cette compagnie. Elle est attribuée plutôt au système dans son ensemble. C'est ce qui a été désigné, malheureusement peut-être, frais fixes de la compagnie ferroviaire. Les coûts évaluable qui, initialement, forment l'autre partie, l'équilibre monétaire, peuvent, par diverses méthodes, être attribués à des activités particulières. L'établissement des coûts, que j'ai entrepris et qu'effectue la C.C.T., s'occupe de la partie attribuable du coût total ou la portion évaluable. Conséquemment, l'établissement des coûts s'arrête-là où vous avez créé les coûts variables.

La question de savoir comment payer les coûts fixes, et je répète ce que j'ai dit, est habituellement une question qui est résolue sur le marché en établissant les prix. Étant donné que cela n'est pas possible dans le cas du grain, il fallait alors trouver, pour se débarrasser du mot «coût», une méthode de répartition, si vous voulez, où une partie des coûts fixes, des coûts non attribuables, ou inexpliqués, quelle que soit la désignation que vous préférez, était attribuée au grain; une couverture de cette portion.

Nous n'affirmons pas que le grain est responsable de cet élément particulier, de cette partie des coûts. Nous n'en connaissons pas la raison. Elle a été causée collectivement par le grain, le charbon, la potasse, le soufre, le jus d'orange et tout ce qui est transporté par les compagnies ferroviaires. Ces coûts découlent des activités totales du système.

Nous essayons de trouver, dans un contexte différent de celui du marché, une approche rationnelle et raisonnable à la détermination de la portion de l'ensemble des coûts, coûts qui ne peuvent être attribués à aucun élément, qui devrait être imputée au grain. C'est pourquoi je n'ai pas inclu la détermination des frais fixes dans mon établissement des coûts. J'ai réservé une partie des frais fixes au grain, et j'ai très prudemment appelé cette partie contribution. Il s'agit en effet de la contribution à la vitalité du système, que j'ai attribuée au trafic du grain. Le charbon contribue à la vitalité du système. Il est possible de faire l'inverse, d'évaluer les coûts variables,



[Text]

revenues from the coal, subtract one from the other, and the difference, the difference between revenues and costs, which in this case is a positive number, is the contribution to constant costs that coal makes. Then there is one for potash; and you can go through any . . .

**Mr. Benjamin:** Did you do an analysis on these other commodities?

**Mr. Snavelly:** I did an analysis on the other commodities in the aggregate, called commercial freight. I determined the contribution that commercial freight in the aggregate made over its variable costs. I determined the contribution commercial freight made on a per revenue tonne basis, per revenue tonne mile basis and per gross tonne mile basis. I then applied each of those relative contributions to the light items, the variable costs, tonnes, tonne miles of grain and evolved a contribution for grain.

I also reviewed some studies the railways had done on contribution of coal, potash and, I believe, sulphur. I am not quite certain of the third commodity.

• 1015

I found that the contribution of those bulk commodities was greater than the contribution I had attributed to grain. That study was not put into my report. It is considered by each railway to be a very sensitive business, as you can well imagine, a very price-competitive business, and this data I did not put in the report. However, I did satisfy myself that the contribution I was attributing to export grain was not as great as the contribution of the other major bulk export commodities moved in the west.

**The Chairman:** That is your time, Mr. Benjamin. I will put you down for the second round, if you like.

I now go to Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman.

On the government side I too welcome Mr. Snavelly to our hearings this morning. In covering Canada in the last two and a half weeks your name came up, I would say, every day, and probably with almost with every second witness. It is nice to have such an expert as yourself before us today.

One thing we were hearing from the witnesses is a big controversy over whether the railways will still be adequately compensated with the \$651 million Crow benefit, with the increase in what the farmers have to pay. When you did all of your costing and so on, inflation was much higher than what it is today and the projections, I think, are a little different. Comparing your analysis with other experts—and you could maybe tell us with which experts you compared your results . . . do you feel the railways . . . ? We heard from the railways that even with this additional compensation they are only being compensated for about four-fifths of the grain

[Translation]

prendre les revenus totaux du charbon, soustraire l'un de l'autre, et la différence, c'est-à-dire la différence entre les revenus et les coûts, qui dans ce cas est une valeur positive, constitue la contribution du charbon aux frais fixes. La potasse y contribue également, et vous pouvez appliquer la méthode à n'importe quel autre . . .

**Mr. Benjamin:** Est-ce que vous avez examiné ces autres produits de base dans cette optique?

**M. Snavelly:** J'ai effectué une analyse des autres produits de base dans l'ensemble, soit le transport commercial. J'ai déterminé la contribution du transport commercial dans l'ensemble calculé selon les coûts variables. J'ai évalué la contribution du transport commercial sur la base du revenu par tonne, du revenu par tonne milliaire et par tonne brute milliaire. J'ai ensuite appliqué chacune de ces contributions relatives aux éléments plus faibles, aux coûts variables, aux tonnes, aux tonnes milliaires de grain, et j'ai établi une contribution pour le grain.

J'ai également étudié des travaux que les compagnies ferroviaires avaient effectués sur la contribution du charbon, de la potasse et, je crois, sur le soufre. Je ne suis pas certain du troisième produit de base.

J'ai trouvé que la contribution de ces produits de base en vrac était supérieure à la contribution que j'avais attribuée au grain. Cette étude n'a pas été placée dans mon rapport. Elle est considérée par chaque compagnie ferroviaire comme une affaire très délicate, comme vous pouvez vous l'imaginer, une affaire très concurrentielle quant aux prix. Ces données, je ne les ai pas incluses dans le rapport. Cependant, je me suis assuré que la contribution que j'attribuais au grain d'exportation n'était pas aussi élevée que celle d'autres importants produits d'exportation en vrac, transportés dans l'Ouest.

**Le président:** Votre période est écoulée, monsieur Benjamin. Je vous inscris au second tour, si vous le désirez.

J'accorde la parole à M. Flis.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président.

Pour la partie gouvernementale, je souhaite aussi la bienvenue à M. Snavelly à notre séance de ce matin. Au cours de notre étude du Canada pendant les deux dernières semaines et demie, votre nom a été mentionné chaque jour, et probablement à chaque deuxième témoin. Je suis heureux qu'un expert tel que vous témoigne ce matin.

Les témoins nous ont communiqué l'existence d'une grande controverse quant à la question de savoir si les chemins de fer recevront une indemnité adéquate avec le revenu de \$561 millions du Nid-de-Corbeau, avec l'augmentation des coûts que doivent assumer les agriculteurs. Lorsque vous avez évalué tous vos coûts, l'inflation était beaucoup plus élevée qu'elle ne l'est maintenant, et vos projections sont, je crois, quelque peu différentes. En comparant votre analyse avec celle d'autres experts—et vous pourriez peut-être nous indiquer les auteurs des travaux avec lesquels vous avez comparé le vôtre—croyez-vous que les chemins de fer . . . ? Ces derniers soutiennent que

## [Texte]

transportation costs, whereas other witnesses tell us this is an out and out gift to the railways. In your opinion now, looking at the inflation rate and future trends looking at capacity, do you feel that the railways will be adequately compensated for the movement of grain under Bill C-155, or do you feel we are now too generous or not generous enough?

**Mr. Snavelly:** To answer that question, this is the struggle I went through when I did the portion of my 1980 report on contribution. The determination of the contribution in this rather unique situation in the end is a judgment. You cannot put a series of numbers into a computer and create an answer. There is no answer that was precisely right. That is why I created a range.

The answer created must come from the assumptions of what you are trying to do. As I worked on this, I realized that I first had to decide what I was trying to do. What is this contribution, if you will, to do for the railways? What are the objectives? I concluded that the objectives were twofold. One is that it should make grain an attractive traffic to the railways. I do not mean necessarily the most attractive, but I think it is clear that today grain is—if not the least attractive traffic to the railways, it ranks only ahead of passenger service as perhaps an attractive service. Well, I cannot say that today, because things have changed. It is probably the least attractive traffic the railways have today.

As long as grain is in last place on the list of things in the railway's traffic, or their priorities, it is going to get second-class service. It really does not help to make it closer to the rest; if it is still last, the railways will not give it the attention, the capital and the effort that is truly required to produce an outstanding grain transportation system. So that was the first goal: to make grain an attractive traffic to the railways—so that they wanted to carry it, not that they had to.

The second goal which is not articulated in the report, and should have been, is this. I believe the compensation should be sufficient to prevent the railways from ever again using the lack of revenue from grain traffic as a reason or an excuse to come back to Parliament for more money, to excuse themselves for not putting the capital they should into the system. So these were really the two objectives I saw as controlling what the level of contribution should be.

Given those two objectives, as I described earlier, I then did a series of exercises and created a range of numbers, and I believe that anywhere within that range would meet my two

## [Traduction]

même avec cette indemnité additionnelle, seulement les quatre cinquièmes de leurs coûts de transport du grain sont remboursés, tandis que d'autres témoins nous affirment que les compagnies reçoivent un cadeau total. À votre avis, en considérant le taux d'inflation et les tendances futures quant à la capacité, les compagnies ferroviaires recevront-elles une compensation adéquate pour le transport du grain conformément au projet de loi C-155? Croyez-vous que nous sommes trop généreux ou que nous ne le sommes pas assez?

**M. Snavelly:** Je réponds à cette question en mentionnant les difficultés que j'ai éprouvées en faisant la partie sur les contributions de mon rapport de 1980. La détermination de la contribution dans ce contexte plutôt unique est en fin de compte un jugement. Vous ne pouvez créer une réponse en introduisant une série de chiffres dans un ordinateur. Il n'y a aucune réponse qui soit parfaitement juste. C'est pourquoi j'ai établi une gamme.

La réponse créée doit parvenir des hypothèses de travail. Pendant que je travaillais à cela, je suis devenu conscient qu'il fallait d'abord que je décide ce que je voulais réaliser. Qu'est-ce que cette contribution apporte aux compagnies ferroviaires? Quels sont les objectifs? J'ai conclu qu'ils appartenaient à deux catégories. D'abord, le grain doit constituer un trafic intéressant pour les compagnies. Je ne veux pas dire nécessairement qu'il soit le plus intéressant, mais je crois qu'il est évident que le grain est aujourd'hui—sinon le trafic le moins intéressant du point de vue des compagnies ferroviaires, seulement classé au-dessus du service passagers. Eh bien, je ne puis affirmer cela aujourd'hui, car les choses ont changé. Il s'agit probablement du trafic le moins intéressant du point de vue des compagnies ferroviaires.

Aussi longtemps que le grain demeurera en dernière place sur la liste des transports des compagnies ferroviaires, ou de leurs priorités, il n'obtiendra qu'un service de seconde classe. Cela n'aide vraiment pas de tenter de l'approcher des autres marchandises. S'il demeure le dernier, les compagnies ne lui accorderont pas l'attention, les capitaux et les efforts nécessaires pour produire un système de transport du grain de grande qualité. C'est donc le premier objectif: rendre le trafic du grain intéressant pour les compagnies ferroviaires—de façon à ce qu'elles veuillent transporter cette marchandise et non qu'elles soient forcées de le faire.

Le deuxième objectif qui n'est pas décrit dans le rapport, et qui devrait l'avoir été, est celui-ci. Je crois que la compensation devrait être suffisante pour empêcher les compagnies de chemin de fer d'avoir recours encore une fois à l'argument du manque à gagner, attribuable au transport des grains, comme d'une raison ou d'une excuse pour revenir devant le Parlement pour obtenir plus d'argent, comme d'une excuse pour ne pas investir le capital qu'elles devraient investir dans le réseau. C'est donc là les deux objectifs qui selon moi influent sur ce que le niveau de la contribution devrait être.

En tenant compte de ces deux objectifs, j'ai ensuite, comme je l'ai dit déjà, fait une série d'exercices et je suis arrivé à une gamme de chiffres, et je crois que tout montant qui se situe



## [Text]

requirements. It would make grain an attractive commodity to the railways, and it would take away any excuse that they may have, either for asking for additional funds or for not doing what they should be doing, in terms of investment, on the grounds that they were not being adequately compensated for grain.

The bill, as it stands today, creates a contribution level that is somewhat below the low end of my range. Certain things have changed, but in round numbers, the low end of my range was 17.5% on total volume-related and variable costs. The way the bill is structured today, the 20% factor creates an equivalent of about 15.5% on total volume-related and variable costs. The difference is that the 20% is only on the volume related, and my 17.5% was on the sum. I started with a bigger base and a smaller per cent. The percentage in the bill is a higher number but a smaller base.

On the impact of the change in inflation, I presumed—and I think anyone else would—that the level of the variable costs would go up or down as inflation changed, and therefore that is neither a plus nor a minus to the railways. The fact that the projections of future costs are now less than they might have been in 1980 does not affect the compensation package. That is a bride with inflation or the ability to control inflation, and the costs should come down or up as it changes.

The cost-of-capital rate is below that which I attributed to grain. Following my belief that the objective of grain traffic is to put it into a category where it can effectively compete for the transportation resource with commercial traffic, I treated grain—as I would commercial traffic—in terms of cost of capital. Dr. Gilson did not agree with that. He reduced the cost-of-capital rate to what, I believe, the CTC uses for subsidy commodities. That makes a difference. It does produce a lower revenue to the railways on a cost-base-plus contribution. When you add that to the lesser contribution . . . I would say that as the bill stands, it is marginally adequate from the railways' standpoint. I am not sure that if it remains as it is forever, if I think of it in those terms . . .

It certainly is sufficient through the first review period to get the railways to start their investment and so on, and will certainly compensate them at a much higher level than they are today. In the long run, I think it will leave some basis for the railways to come back to Parliament, saying, you did not quite do the job; now we need a little bit of help here and a little bit of help there and a little bit of help here. And in that sense, I do not think it totally meets the objectives that I would have structured as the purpose of the compensation package.

## [Translation]

dans cette gamme satisferait à ces deux exigences. Les céréales deviendraient ainsi un produit intéressant pour les compagnies de chemin de fer et cela leur enlèverait toute excuse qu'elles pourraient avoir soit pour demander d'autres subventions, soit pour ne pas faire ce qu'elles doivent faire en termes d'investissement en prétextant qu'elles n'ont pas été suffisamment compensées pour le transport des céréales.

Le projet de loi, tel qu'il est aujourd'hui, prévoit un niveau de contribution qui est quelque peu au-dessous de l'échelon inférieur de mon échelle. Certaines choses ont changé, mais en chiffres ronds, cet échelon inférieur équivalait à 17.5 p. 100 des frais variables et des totaux associés au volume transporté. De la façon dont le projet de loi est structuré, le facteur de 20 p. 100 équivalait à environ 15.5 p. 100 de ces frais. La différence est que ce facteur de 10 p. 100 est seulement associé au volume et que mes 17.5 p. 100 sont établis sur le total. J'ai commencé mes calculs sur une base plus large et en tenant compte d'un pourcentage inférieur. Le pourcentage est plus élevé dans le projet de loi mais s'appuie sur une base plus petite.

Pour ce qui est des changements qui peuvent survenir dans les taux d'inflation, j'ai supposé—et je crois que n'importe qui le ferait—que le niveau des frais variables augmenterait ou diminuerait en fonction de l'inflation et que, par conséquent, cela n'ajoute ni n'enlève rien aux compagnies de chemin de fer. Le fait que les prévisions pour les frais à venir soient maintenant inférieures à ce qu'elles étaient en 1980 ne devrait pas influencer sur le système de compensation. Ces coûts fluctuent avec l'inflation ou avec notre capacité à contrôler l'inflation et ils montent ou descendent selon le taux d'inflation.

La valeur du coût en capital est inférieure à celle dont j'ai tenu compte dans mes calculs pour les céréales. Conformément à mon idée selon laquelle l'objectif du transport des grains est de le rendre effectivement concurrentiel par rapport au transport commercial, j'ai traité les grains—tout comme je l'aurais fait pour le transport commercial—en termes de frais de capital. Le docteur Gilson n'est pas d'accord avec cela. Il a réduit le taux du coût en capital à celui que la CTC, je crois, utilise pour les produits subventionnés. Cela fait une différence. On obtient ainsi des recettes inférieures pour les compagnies de chemins de fer dans le calcul d'une contribution supérieure au coût de base. Lorsque vous ajoutez cela à une contribution inférieure . . . Je dirais que dans le projet de loi tel qu'il est, cela est à peine suffisant du point de vue des compagnies de chemin de fer. Je ne suis pas certain que s'il demeure ainsi pour toujours, si je vois les choses de cette façon . . .

C'est certainement suffisant, pendant la première période de révision, pour que les compagnies de chemin de fer commencent leurs investissements et ainsi de suite, et cela les compensera certainement à un niveau beaucoup plus élevé qu'elles ne le sont aujourd'hui. À long terme, je pense que cela donnera aux compagnies de chemin de fer un argument pour revenir devant le Parlement et dire, et bien ce n'est pas tout à fait cela; nous avons maintenant besoin d'un peu d'aide pour ceci et d'un peu d'aide pour cela et ainsi de suite. Dans ce sens, je ne pense que cela satisfasse entièrement aux objectifs que j'aurais fixés pour le système de compensation.

[Texte]

• 1025

**Mr. Flis:** In coming up with your range you must have had access to CN and CP books. How free were the railway companies in opening up their books to you? Others have tried and have failed. Did you succeed in getting the railway companies to be very open, to open up their books? How did you go about doing this?

**Mr. Snavelly:** I think I have to start back at the inquiry commission level to answer that question.

Other than perhaps creating a massive amount of confusion, I think I did achieve one very positive thing throughout the inquiry commission, and one which has carried forward. As you know, up to that time railway data to the public or to almost anyone was at a minimum. I had what might be termed a slight confrontation with the railways very early on in my inquiry. I gave them one of two offers as to how their data was going to be given, not only to me but to anyone else who wanted to use that data to prepare a proper cost study for presentation before the commission. Fortunately for my part, I believe, they elected not to make me go to court to subpoena it and then distribute it, and agreed that they would produce it. And it was produced not only to me—all data that I wanted, all data that the provinces wanted, all data that anyone else wanted; but there were some strings. The strings attached were, first, the party receiving the data had to agree that he would not use it other than before the commission. Secondly, I had to agree that the data they were asking for was relevant to what I was dealing with.

I think the amount of data available at that time, and which continued to be made available to me as I did the subsequent studies . . . I believe the carryover has been that subsequent to my commission the railways have been more free with their data than they have in the past, so there is more data being given to the public directly or indirectly.

I think it was best described by one of the consultants for the provinces who, during cross-examination at a period when he was being boxed around just a little bit, said that for years we had no data and now we are awash in a sea of data. That, I felt, was a major accomplishment, and I can say without any reservations whatsoever that the railways have co-operated with me 100%, have made anything I have asked for available ever since the day I was made a commissioner, and subsequently, and I believe co-operated throughout the commission in terms of data, and made all data that was asked for available.

**The Chairman:** Your final question. Mr. Flis.

**Mr. Flis:** In looking at this data and looking at your costing, you included a factor of normalized maintenance. You really, as I am reading it, did not care whether or not they actually spent that money on that maintenance, but you had built it in.

[Traduction]

**M. Flis:** Pour en arriver à cette gamme dont vous parlez, vous devez avoir eu accès aux livres du CN et du CP. Jusqu'à quel point les compagnies de chemin de fer vous ont-elles laissé voir leurs livres? D'autres ont essayé avant vous et n'ont pas réussi. Avez-vous réussi à gagner la confiance des compagnies de chemin de fer au point qu'elles vous ouvrent leurs livres? Comment avez-vous fait cela?

**M. Snavelly:** Je pense que je devrais commencer au niveau de la commission d'enquête pour répondre à cette question.

A part, peut-être, de créer beaucoup de confusion, je pense que j'ai réussi quelque chose de très positif grâce à la commission d'enquête, quelque chose qui a été profitable. Comme vous le savez, jusqu'alors, les données fournies par les compagnies de chemin de fer au public et à presque tout le monde étaient vraiment minimales. J'ai eu ce que l'on pourrait appeler une légère confrontation avec les compagnies de chemin de fer très tôt pendant mon enquête. Sur deux formules possibles, je leur en ai présentée une pour la divulgation de leurs données, non seulement à moi mais à quiconque voudrait s'en servir pour faire une étude de coût pour la commission. Je crois que j'ai été chanceux; les compagnies ont choisi de ne pas aller devant les tribunaux et ont accepté la formule. Et les données ont été fournies non seulement à moi—toutes les données que je voulais, toutes les données que les provinces voulaient, toutes les données que quiconque voulait; mais il y avait certaines exigences. Ces exigences étaient, d'abord, que la partie qui recevait les données devait s'engager à ne pas s'en servir pour d'autres fins que pour la commission. Deuxièmement, je devais m'engager à ce que les données qu'on leur demandait relevaient bien du sujet de mon enquête.

Je pense que la quantité de données disponibles à cette époque et auxquelles j'ai continué à avoir accès pour faire les études subséquentes . . . Je crois que les retombées de cela ont été que, à la suite de ma commission, les compagnies de chemin de fer ont fourni plus volontiers leurs données qu'elles ne l'avaient fait par le passé et c'est pourquoi il y a plus de données qui sont divulguées maintenant au public directement ou indirectement.

Je pense que cette situation a été bien décrite par l'un des consultants pour les provinces qui, pendant un contre-interrogatoire, à un moment où il était quelque peu bousculé, lorsqu'il a dit que pendant des années il n'avait eu aucune donnée et que maintenant il en était inondé. Cela est, je crois, une réalisation majeure et je puis dire sans réserve aucune que les compagnies de chemin de fer ont collaboré avec moi à 100% et m'ont donné tout ce que j'ai voulu depuis le premier jour où j'ai été nommé commissaire et, par la suite, et je crois qu'elles ont toujours collaboré avec la commission pour ce qui est des données et qu'elles ont produit toutes les données qui leur étaient demandées.

**Le président:** Votre dernière question, Monsieur Flis.

**M. Flis:** Lorsque l'on examine ces données et l'établissement des prix de revient que vous avez calculés, on voit que vous incluez un facteur d'entretien normalisé. D'après ce que je lis, vous n'avez jamais vraiment vérifié si ces sommes étaient



*[Text]*

Looking through the data, did the railways actually spend the money for what it was intended, and why would you make such a recommendation? Would it not be better off to build in maintenance based on actual dollars spent? Also, is there not a danger where the railways can over-maintain, if you like? They can build a super branch line for the next 200 years when maybe it will be in existence for only 10 years. Or maybe it will be used more for coal than for grain. I wonder if you could clarify that for the committee.

**Mr. Snavelly:** The question of normalized maintenance is one that I know has created some confusion. When I did the commission inquiry, as has been the case prior and subsequently, the railways clearly were not maintaining the branch lines in the manner necessary to keep them at a certain operating level that would be required for efficient operations.

• 1030

Therefore my question was this: Do I put in the cost that which was actually spent, which is a number substantially less than the normalized maintenance, or that which would be required to maintain the lines at a certain level, or this larger number, normalized maintenance, or that which would be required to keep the branch lines in an ongoing, viable, continuing railway basis? In effect, the railways were treating the branch lines as if they were going out of business; they were allowing them to run down in a going-out-of-business posture. They were putting only enough funds in to keep operating.

I have felt, and it was the consensus—in fact, agreement—of all parties to the inquiry, that the question I was being asked was not what does it cost to operate a railway on a going-out-of-business basis, but rather, what does it cost to operate a railway on an ongoing, viable basis? For that reason, while the expenditures were not made, the cost was incurred. The track has been worn out in year 1974 by cars moving over it. The cost was incurred in 1974. The railway did not make the expenditure to repair that effort, but the cost was there. The expenditure came later or never at all. As it turned out, in great quantity, the expenditure came out of the rehabilitation program. But the cost was indeed incurred; that, plus the fact that I believe, and the consensus of the inquiry was, it should be an ongoing, viable railway, not a going-out-of-business railway. I have always shown the costs as the normalized costs.

I have also always shown what the actual expenditures were, so that those who did not agree or who wanted to get the costs of a going-out-of-business railway, could indeed get the difference between the two. That is why that particular calculation is in. It is the cost and the expenditure that will be paid if the railway is run on an ongoing business basis.

*[Translation]*

effectivement dépensées pour l'entretien, mais vous avez quand même inclu ce facteur. En examinant les données, peut-on déterminer si les compagnies de chemin de fer ont vraiment dépensé cet argent de la façon dont cela était prévu et pourquoi faites-vous une telle recommandation? Ne serait-il pas mieux de tenir compte de l'entretien à partir des sommes réellement dépensées? En outre, ne risque-t-on pas ainsi que les compagnies de chemin de fer fassent du «sur-entretien», si vous voulez? Elles peuvent construire une super voie de service pour les 200 prochaines années alors que peut-être elle n'existera que pendant 10 ans. Ou peut-être cette voie de service servira-t-elle davantage pour le transport du charbon que pour celui des grains. Je me demande si vous pourriez éclaircir cela pour le comité.

**M. Snavelly:** Je sais qu'il y a eu une certaine confusion à propos de cette question de l'entretien normalisé. Pendant la commission d'enquête, comme cela a été le cas auparavant et par la suite, les compagnies de chemin de fer n'entretenaient pas de façon évidente les voies de service de façon à les garder en bon état de fonctionnement.

Par conséquent, ma question était la suivante: Est-ce que j'inclus les frais qui ont déjà été payés, ce qui représente une somme beaucoup moins importante que celle consacrée à l'entretien normalisé, ou celle qui serait nécessaire pour maintenir les lignes à un certain niveau, ou cette somme plus importante, l'entretien normalisé, ou celle qui serait nécessaire pour maintenir les embranchements dans un bon état? En effet, les chemins de fer ont traité les embranchements comme s'ils abandonnaient les affaires. Ils n'ont effectué que les investissements nécessaires pour maintenir l'exploitation.

Je me suis rendu compte, et c'était le consensus... en fait, l'accord de toutes les parties en cause dans l'enquête, que la question qu'on me posait ne portait pas sur le coût d'exploitation d'un chemin de fer en voie de fermer boutique, mais plutôt, le coût d'exploitation d'un chemin de fer sur une base normale, viable? Pour cette raison, même si les dépenses n'ont pas été faites, les coûts ont été engagés. La voie ferrée a été mise hors de service en 1974 par des wagons. Les coûts ont été engagés en 1974. Les chemins de fer n'ont pas fait la dépense pour la réparation, mais les coûts ont été déclarés. Les dépenses sont venues plus tard, ou même jamais. Comme il s'est révélé plus tard, les dépenses proviennent en grande quantité du programme de réaménagement. Mais les coûts ont été déclarés; c'est pour cette raison, plus le fait que je crois, et le consensus dévoilé par l'enquête, que les chemins de fer devraient être une entreprise viable et non une entreprise en voie d'abandonner les affaires. J'ai toujours démontré que les coûts étaient normalisés.

J'ai toujours démontré également les dépenses réelles, de sorte que ceux qui n'étaient pas d'accord ou ne voulaient pas des coûts d'un chemin de fer en voie d'abandonner les affaires pouvaient en effet obtenir la différence entre les deux points. C'est pourquoi vous trouvez ce calcul particulier. Ce sont les coûts et les dépenses qui seront payés si le chemin de fer

## [Texte]

Therefore, I think it becomes the proper number for determining the compensation to the railway, assuming of course that the railway is going to maintain the lines as they should be maintained, not as they were maintained.

I agree that under a pure cost-plus arrangement in a railway with unlimited capital, one could indeed gold-plate a railroad and get compensated for expenditures, capital investments that were not required. I have heard nothing from either railway which suggests they have such a surplus of capital that they have no place to invest it, and therefore, would use that surplus capital to gold-plate branch lines so as to get some return on the investment, because otherwise it sits idle.

What I am saying is this. While in theory I think what you suggest is possible, as a practical matter it is unrealistic. I think the fear is not that the branch lines will be gold-plated; if there has to be a fear, it has to be that they will not be sufficiently kept up. I believe that they will be, but I really think to worry that the railways will put too much money into the rail system is one that I would put very low on my list of things to be concerned about.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Second round, please, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. McKnight, 10 minutes, please.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Snavely, in your report, arriving at the variable costs of the Canadian railroads compared to variable costs of the American railroads, you assumed that the Canadian railroads' variable costs could be anywhere from 40% to 60% greater in the movement of grain than those of the American railroads. Am I correct?

• 1035

**Mr. Snavely:** Let me just ask a question, if I may, please, sir. Which report are you speaking of?

**Mr. McKnight:** It is your last one. You are using 1982 numbers or 1980 numbers, so I presume it is your last one. You estimated the U.S. railroads variable costs ranged between 12.5¢ and 14¢ per revenue tonne mile in the transportation of export grain, and you go on in the conclusion:

One may conclude that the variable costs incurred by Canadian railways may be between 40% and 60% higher than those incurred by U.S. roads in the transportation of grain.

**Mr. Snavely:** Yes, I know what you are speaking of now. This was a rather small report. I was thinking of the big ones and I could not remember that.

## [Traduction]

fonctionne sur une base d'affaires normale. Par conséquent, je pense que les chiffres sont exacts pour l'établissement de l'indemnité aux chemins de fer, à supposer bien entendu que ceux-ci vont maintenir les lignes comme ils le devraient, et non comme elles l'ont été.

Je conviens qu'au titre d'un accord à frais majorés pour des chemins de fer ayant des capitaux illimités, on pourrait en effet enrichir ceux-ci et obtenir des indemnités pour les dépenses, les investissements de capitaux qui n'étaient pas nécessaires. Rien n'indique que l'un ou l'autre des chemins de fer ont un tel surplus de capital qu'ils ne peuvent investir, et par conséquent, qu'ils pourraient utiliser pour enrichir les embranchements de manière à obtenir un certain rendement de l'investissement, parce qu'autrement le capital est improductif.

Voici le fond de ma pensée. Tandis qu'en théorie, je pense que ce que vous suggérez est possible en pratique, c'est irréaliste. Je pense que la crainte ne porte pas sur le fait que les embranchements seront enrichis; s'il doit y avoir crainte, c'est sur le fait qu'elles ne seront pas suffisamment entretenues. Je crois qu'elles le seront, mais je pense vraiment que c'est le dernier de mes soucis que les chemins de fer investissent trop d'argent dans le réseau ferroviaire.

**Le président:** Merci, monsieur Flis.

**M. Flis:** Deuxième tour, s'il vous plaît, Monsieur le président.

**Le président:** Monsieur McKnight, dix minutes, s'il vous plaît.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Snavely, dans votre rapport, concernant les coûts variables des chemins de fer canadiens par rapport à ceux des chemins de fer américains, vous supposez que les coûts variables des chemins de fer américains, vous supposez que les coûts variables des chemins de fer canadiens pourraient être supérieurs d'environ 40 à 60 p. 100 pour le transport des grains à ceux des chemins de fer américains. Est-ce exact?

**M. Snavely:** Permettez-moi de vous poser une question, monsieur. De quel rapport parlez-vous?

**M. McKnight:** C'est de votre dernier. Vous utilisez les chiffres de 1982 ou de 1980, donc, je suppose que c'est votre dernier. Vous estimez que les coûts variables des chemins de fer américains s'élèvent de 12.5 à 14 cents par mille-tonne payante de grain d'exportation et vous dites dans votre conclusion:

On peut conclure que les coûts variables engagés par les chemins de fer canadiens sont de 40 à 60 p. 100 plus élevés que ceux engagés par les routes américaines dans le transport des grains.

**M. Snavely:** Oui, je sais de quoi vous parlez maintenant. Il s'agissait d'un rapport plutôt restreint. Je pensais aux plus importants et je ne pouvais me souvenir de celui-là.



[Text]

**Mr. McKnight:** No, this is a more up-to-date report, I think, that you submitted to the government. I would like to have you explain, if you can, why the Canadian system is that much less efficient than the American system.

**Mr. Snavelly:** Let me put it this way. I think the Canadian rail system, indeed the whole grain transportation and handling system, is today an extremely efficient system built into a rather inefficient structure. It is not a problem within the system. The difference is not caused by that. Rather, for a variety of reasons of which I think you are all well aware, and a variety of considerations which that are well beyond merely transportation and distribution, there is an overall structure to the Canadian system which creates vast inefficiencies in the handling of the traffic by the railroads.

The U.S. railways do not carry grain a car at a time, two cars at a time or three cars at a time. The branch line system has been rationalized. The gathering system has been rationalized radically through a combination of bankruptcies and abandonments. In general, the U.S. grain system was one of collecting large amounts of grain at a central point, loading unit trains in motion, carrying the grain to the port, unloading in motion, and returning the train back for another load. It maximizes the inherent efficiency of the railroad, the equipment—the technology of the U.S. railroads—to a considerably greater extent than does the infrastructure, if you will, of the Canadian system. That is the reason, I think, for the difference. But I do not want to leave the impression I am saying the Canadian system is tremendously inefficient as it is being operated. I do not think it is. It is the structure of the system.

**Mr. McKnight:** Could I assume then that in Canada, because of geography and topography, the way our country is built and populated makes it entirely different from the American system?

**Mr. Snavelly:** Yes. I have for the most part not tried to draw conclusions by comparing Canada to the U.S. In this particular and rather short report you are talking about, it was the specific assignment to do that. In the other work I have done, I felt there were significant differences between the two countries—as you stated, topography, geography and what-not—and one cannot just lift from one country and say, ergo, that is what belongs in the other.

**The Chairman:** Would you include climate in those differences as well?

**Mr. Snavelly:** Yes, in part. If you want to compare North and South Dakota to Saskatchewan, I am not sure you have much of a difference. However, as the grain moves south toward the Gulf ports, there is a different climate. There is considerable flat land on the Prairies. There are a number of differences between the two that, while meaningful, must be taken with some sense of how certain of the differences can be explained.

[Translation]

**M. McKnight:** Non, il s'agit d'un rapport beaucoup plus à jour, je pense, que vous avez présenté au gouvernement. J'aimerais que vous expliquiez, si vous le pouvez, pourquoi le réseau canadien est beaucoup moins efficace que le réseau américain.

**M. Snavelly:** Permettez-moi de vous l'expliquer. Je pense que le réseau ferroviaire canadien, en effet tout le réseau de manutention et de transport des grains, est aujourd'hui un système extrêmement efficace intégré dans une structure plutôt inefficace. Il ne s'agit pas d'un problème du réseau. Là, ne réside pas la différence. Il s'agit plutôt pour diverses raisons que vous connaissez, je pense, et diverses considérations qui dépassent le transport et la distribution, d'une structure globale imposée au réseau canadien et qui crée des inefficacités énormes dans l'exploitation de la circulation par les chemins de fer.

Les chemins de fer américains ne transportent pas le grain par un, deux ou trois wagons à la fois. Le réseau des embranchements a été rationalisé. Le réseau de groupage a été rationalisé radicalement à la suite d'une série de faillites et d'abandons des affaires. En règle générale, le réseau américain de transport des grains consiste à rassembler de grandes quantités de grain en un point central, à charger des trains unitaires en mouvement, à transporter les grains jusqu'aux ports, à effectuer le déchargement en mouvement et à renvoyer le train pour un autre chargement. Cela maximise l'efficacité inhérente des chemins de fer, l'équipement... la technologie des chemins de fer américains... dans une mesure beaucoup plus grande que ne le fait l'infrastructure, si vous le voulez, du réseau canadien. C'est la raison, je pense, pour la différence. Mais je ne voudrais pas vous laisser l'impression que je dis que le réseau canadien est terriblement inefficace dans son exploitation actuelle. Je ne pense pas que ce soit le cas. Il s'agit de la structure du système.

**M. McKnight:** Par conséquent, puis-je supposer qu'au Canada, en raison de la géographie, de la topographie, de la disposition du pays et de sa répartition démographique, le système est entièrement différent du système américain?

**M. Snavelly:** Oui. Je n'ai pas essayé, en règle générale, de tirer des conclusions par la comparaison du Canada avec les États-Unis. Dans ce rapport particulier et plutôt bref, dont vous parlez, il s'agissait surtout de s'en tenir à cela. Dans d'autres travaux que j'ai effectués, j'ai estimé qu'il y avait des différences importantes entre les deux pays... comme vous l'avez mentionné, c'est-à-dire la topographie, la géographie, etc... et on ne peut simplement déclarer que ce qui appartient à un pays appartient à l'autre.

**Le président:** Est-ce que vous incluriez également le climat dans ses différences?

**M. Snavelly:** Oui, en partie. Si vous voulez comparer le Dakota du nord et du sud à la Saskatchewan, je ne suis pas sûr qu'il y ait beaucoup de différence. Toutefois, à mesure que les grains descendent vers le sud en direction des ports du golfe, le climat est différent. Il y a beaucoup de terrains plats dans les Prairies. Il y a un certain nombre de différences entre les deux qui, même si elles sont importantes, doivent être considérées selon leur explication.

[Texte]

[Traduction]

• 1040

**The Chairman:** Thank you.

Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** I would like to switch just briefly to contribution to constant costs. If I understood you, and throughout your report, you felt that because the marketplace could not be brought to bear in the instance of grain traffic, you would have to make assumptions for that proportion of constant costs that could be attributed to the movement of grain.

Had you considered using the ability to pay in the marketplace, which in these present circumstances would not have made any contribution to constant costs, because the ability to pay was not there? Therefore if it were a marketplace-oriented structure there would not be any assumption, there would not be a 20%.

**Mr. Snavelly:** In fact I think in my report on contribution I allude to the fact that it is clear that given the entire structure of the system as it exists today, in very simple terms the money we receive from the sale of grain in Thunder Bay or Vancouver is not sufficient to compensate all of the participants, including the terminal elevators, the country elevator people, the railways, the producers, and the Wheat Board, which is doing the selling. The money received is not sufficient to handle the costs and a proper contribution to all of those participants.

Therefore, when you take out—in effect, the way this works out is that certain people have taken off their piece—the elevators, the ports, the Wheat Board. We do not worry about them too much; they are over here. What we have left over now is the producers and the railways.

Whether that is right or wrong I think is another question. But as a practical matter that seems to be the confrontation—how much is left over for the producers and the railways after we take this out.

It is perfectly clear to me that without a major restructuring of the system the farmer cannot pay the variable cost, let alone a contribution. So a marketplace analysis is nonsense, because I am not dealing with a normal marketplace. I am dealing with money that is coming not from the producer, not from the marketplace; obviously it is going to come from the federal government. Given my first conclusion—that the dollars earned from the sale of grain are not sufficient to take care of everybody in the system—you therefore have to have, call it what you will, a subsidy to the system. And that is what it should be considered: it is a subsidy to the system. It is not a subsidy to the railways, to the producers, to the pools, to the independent elevator companies, the ports, the Wheat Board, or whomever. It is a system subsidy, and in one way or another someone gets it. But it is the system that is being subsidized, and when you have a subsidized system the standard marketplace—what the producer can pay by definition—is not the appropriate answer.

**Le président:** Merci.

Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** J'aimerais faire une brève parenthèse pour parler de la contribution aux coûts constants. Si j'ai bien compris, vous avez exprimé pendant tout votre rapport que, parce que le concept de la place du marché n'intervenait pas dans le cas du trafic du grain, il vous faudrait supposer la proportion des coûts constants qui pourrait être attribuée au transport des grains.

Aviez-vous pensé à utiliser la capacité de payer sur la place du marché, ce qui, dans les circonstances actuelles, n'aurait pas contribué aux coûts constants, parce que la capacité de payer n'existait pas? S'il s'agissait donc d'une structure axée sur la place du marché, il n'y aurait pas de supposition et il n'y aurait pas de 20 p. 100.

**M. Snavelly:** En fait, je crois que, dans mon rapport sur les contributions, je fais allusion au fait qu'il est clair qu'étant donné la structure entière du système actuel, on peut dire en termes très simples que l'argent reçu de la vente des grains à Thunder Bay ou à Vancouver n'est pas suffisant pour rémunérer tous les participants, y compris les éleveurs des terminus, les éleveurs des campagnes, les chemins de fer, les producteurs et la Commission canadienne du blé qui s'occupe de la vente. L'argent reçu ne suffit pas à payer les coûts et à rémunérer adéquatement tous ces participants.

Donc, lorsqu'on enlève... et, en fait, c'est la façon dont cela se passe, certaines personnes ont déjà pris leur part... les éleveurs, les ports, la Commission du blé. Nous ne nous inquiétons pas pour eux, mais plutôt pour les producteurs et les chemins de fer.

Que cela soit juste ou non, là n'est pas la question. Mais, en réalité, cela semble être le problème... combien d'argent reste-t-il pour les producteurs et les chemins de fer après que les autres aient pris leur part?

Il me semble tout à fait évident que, sans une restructuration importante du système, l'agriculteur ne peut pas payer le coût variable et encore moins une contribution. Une analyse de la place du marché ne tient donc pas debout, parce qu'il ne s'agit pas d'une place du marché normale; l'argent ne provient pas du producteur, ne provient pas de la place du marché et proviendra évidemment du gouvernement fédéral. Compte tenu de ma première conclusion... les dollars reçus pour la vente du grain ne sont pas suffisants pour indemniser tous les participants au système... il faut, qu'on l'appelle comme cela ou autrement, des subventions au système. Et c'est comme cela que cela devrait être vu, il s'agit d'une subvention au système. Il ne s'agit pas d'une subvention aux chemins de fer, aux producteurs, aux pools, aux compagnies indépendantes d'éleveurs, aux ports, à la Commission du blé ou à quelqu'un d'autre. Il s'agit d'une subvention pour le système et d'une façon ou d'une autre, quelqu'un doit la recevoir. Mais c'est bien le système qui est subventionné et, dans le cas d'un système subventionné, le concept de la place de marché réglementaire... ce que le producteur peut payer par définition... n'est pas la bonne solution.



[Text]

**Mr. McKnight:** So there was not any way that the producer could make . . .

**The Chairman:** Your last question, Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** —a contribution to constant costs, even if there were a marketplace-oriented structure. But in your reply, Mr. Snively, you said that there is a major restructuring of the system. I think I heard you say that. Would you care to elaborate on that? That would allow the producers to have the ability to make a contribution that would allow these two players, the producers and the railroads, to take their part out of the marketplace. What do you envisage in that, sir?

**Mr. Snively:** Obviously what I am going to say is not the result of any detailed analyses; it is opinion.

• 1045

I envision a system that perhaps might not even be able to make it on the grain price as it is today but certainly would get a lot closer to it and I think would be able to make it certainly much of the time—or some of the time. It has to be a system that consolidates the volume of the traffic. It has to be a system that takes greatest advantage of the inherent economics of railroading, which is large volumes moved without stopping. The trains can be made longer, I believe. It has to eliminate the holding of cars for a number of days at both origin and destination. In effect, it has to be a unit train mechanized system where trains cycle and in effect do not stop except for repairs.

There has to be co-ordination. You cannot have grain being picked up with the first, third, and sixth cars going this way and two, seven, and nine going some other way. Those may be desirable things from certain points, but they are not desirable from the transportation point.

I am probably way beyond my field, but I think there are some economies in the elevator system that can be achieved through the same basic consideration of consolidation and bigger volumes. I am sure there are things that can be done at the ports, both in co-ordinating shipping and unloading facilities, but it does require a very major change in the structure. I certainly am not qualified to suggest that the ramifications of that very major change are greater or less than the ramifications of not making the change.

There are a vast number of things that must be considered. I really do believe, and very honestly, that the grain system can be virtually self-sustaining if it is permitted to become as efficient as is possible in all respects.

**The Chairman:** I now go to Mr. Reid. Just for the information of the committee, I have Mr. Hovdebo as well on the first round, following which I intend to have a five-minute recess. When we come back I will go to Mr. Yurko, who has a question to ask. I now have another one on the first round, but I think in fairness to our witness we will break for five minutes after Mr. Reid and then complete the first round.

[Translation]

**M. McKnight:** Il n'y avait donc pas de façon pour le producteur de . . .

**Le président:** C'est votre dernière question, monsieur McKnight.

**M. McKnight:** . . . de faire une contribution aux coûts constants, même s'il y avait une structure à place de marché réglementaire. Mais, dans votre réponse, monsieur Snively, vous avez dit qu'il y avait une restructuration importante du système. Je crois que je vous ai entendu le dire. Pourriez-vous nous en dire plus long? Cela permettrait aux producteurs de pouvoir faire une contribution qui permettrait aux deux joueurs, les producteurs et les chemins de fer, de prendre leur part à la place du marché. Comment voyez-vous les choses, monsieur?

**M. Snively:** Evidemment, ce que je vais dire n'est pas le résultat d'analyses détaillées, c'est simplement une opinion.

J'imagine un système qui, même s'il n'était pas capable de subsister étant donné les prix du grain actuels, il y arriverait beaucoup mieux et pourrait peut-être subsister la plus grande partie du temps, ou parfois. Le système doit consolider le volume du trafic. Le système doit profiter pleinement de l'économie inhérente aux chemins de fer, c'est-à-dire d'importants volumes transportés sans arrêt. Les trains peuvent être rallongés je crois. Le système doit éliminer l'arrêt de wagons pendant un certain nombre de jours au point de départ et au point d'arrivée. En fait, il faudrait que les trains roulent sans cesse et ne s'arrêtent que pour les réparations nécessaires.

Il doit y avoir une coordination. Le grain ne doit pas être transporté par les wagons un, trois et six qui vont par ici et deux, sept et neuf qui vont par là. Cela pourrait être efficace sur certains plans, mais pas sur le plan du transport.

Je m'avance probablement un peu trop, mais je crois que certaines économies du système des élévateurs peuvent être possibles grâce à la consolidation et à ces volumes plus importants. Je suis certain qu'il y a des choses qui peuvent être faites aux ports, en coordonnant la navigation et les installations de déchargement, mais cela implique une modification très importante de la structure. Je ne suis certainement pas qualifié pour suggérer que les ramifications de cette modification très importante sont plus grandes ou moindres que les conséquences d'une absence de modification.

Il y a un vaste nombre de choses qui doivent être considérées. Je crois vraiment, et très honnêtement que le système de grain peut être presque autosuffisant si on lui permet de devenir aussi efficace que possible sur tous les plans.

**Le président:** Je passe maintenant à M. Reid. Pour votre information, M. Hovdebo participe à la première tournée, après quoi il y aura une pause de cinq minutes. Lorsque nous reviendrons ce sera le tour de M. Yurko, qui a une question à poser. J'ai maintenant quelqu'un d'autre pour la première tournée, mais je crois que pour être juste avec notre témoin,

[Texte]

Mr. Reid, please.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Snavely, you have touched on one of the things that has been of importance to the committee; that is, how we can use this process to bring greater efficiencies to the grain handling system. You have made the point that there are great efficiencies to be made if we allow the grain system, from the point of view of the railways, to develop in a more consolidated way to allow the railways to do the things they do best. Yet in this bill we have imposed or continue to impose barriers against the railways and other system participants becoming more efficient. The focus of the bill is to make sure there is as little disturbance in the existing branch-line system as you can possibly make.

Would you say in your judgment that if we continue on the process that we are going on, the railway companies and the grain handling system will not be able to achieve the kinds of efficiencies that have been gained in other areas where similar quantities of grain are moved—for example, in the United States—and that our variable costs therefore are always going to be a significant percentage higher than they might be, even taking into account questions of climate and distance and whatnot?

• 1050

**Mr. Snavely:** I hesitate to say “forever”. I think the best way I can answer that is as follows. In my judgment, the best way to create efficiency is to somehow get the man who is paying the bill involved in the creation of that efficiency. In that respect, I believe the initial government bill, which had the pay-the-producer clause—and again I know there are many, many ramifications of that, and I am limiting my statement to that which creates transportation efficiencies and distribution efficiencies, not to the other aspects of it—was a superior bill because it put the money in the pocket of the farmer, who then, if efficiencies could be created, had an opportunity to benefit from those efficiencies; and therefore it was in his interest as well as the interest of the rest. There is, as I have said, room for trucking in the grain distribution. The bill with 100% pay-the-railways, in effect, keeps the rate to the payer of the freight artificially low—though he will contribute more, it is still going to be artificially low—and, therefore, makes it still impossible or at best very difficult for a trucking firm to enter into the trade because it must get all of its money from the man paying the freight bill; it does not get a share from the government that will pay a portion of the total freight bill.

I do not think the present bill will completely prevent these efficiencies from coming about. What I think it will do is to extend the time period for it to happen. Had the producer payment been kept in the bill, I think the time period would have been much shorter. It is one thing to subsidize a branch

[Traduction]

nous nous arrêterons cinq minutes après monsieur Reid et nous terminerons ensuite la première tournée.

Monsieur Reid s'il vous plaît.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur Snavely vous avez parlé d'une des choses qui a été importante pour le Comité; c'est-à-dire, comment nous pouvons utiliser ce processus pour rendre le système de manutention des grains beaucoup plus efficace. Vous avez fait remarquer que le système pourrait être beaucoup plus efficace si nous permettons au système de grain, sur le plan des chemins de fer, de se développer de façon plus consolidée pour permettre aux chemins de fer de faire ce qu'ils font le mieux. Pourtant, dans ce projet de loi, nous avons imposé ou continué d'imposer des barrières à l'amélioration de l'efficacité des chemins de fer et des autres participants du système. Le projet de loi tente de s'assurer qu'il y aura aussi peu de modifications que possible dans le système actuel de voies de service.

D'après vous, pourriez-vous dire que si nous continuons de la façon dont nous avons commencé, les compagnies de chemin de fer et le système de manutention des grains ne seront pas capables d'être aussi efficaces que le sont les systèmes dans des zones où des quantités semblables de grains sont transportées—par exemple aux États-Unis et que les coûts variables seront donc toujours un peu plus élevés qu'ils ne devraient peut-être l'être, même compte tenu des questions de climat, de distance ou d'autre chose?

**M. Snavely:** J'hésite à dire «toujours». Voici, selon moi, la meilleure façon de répondre à votre question. À ma connaissance, le meilleur moyen d'augmenter l'efficacité est de faire participer les gens qui paient les comptes au processus. À cet égard, je crois que le projet de loi initial du gouvernement qui prescrivait l'octroi des fonds aux producteurs—je sais qu'il y a de nombreuses ramifications à cette disposition, et je me limite aux facteurs qui influent sur l'efficacité du transport et l'efficacité de la répartition et je ne traite pas des autres facteurs—était davantage judicieux puisque c'est l'agriculteur qui recevait les fonds et qui, par conséquent, s'il y avait possibilité d'accroître l'efficacité, avait l'occasion d'en profiter, le projet de loi était donc dans son intérêt ainsi que dans l'intérêt des autres secteurs. Comme je l'ai mentionné antérieurement, nous pouvons avoir recours aux camions pour le transport des grains. En réalité, le nouveau projet de loi qui prescrit l'octroi de 100 p. 100 des fonds aux sociétés ferroviaires crée des tarifs de transport artificiellement bas—même s'ils augmentent, ils seront toujours artificiellement bas—et, par conséquent, il est impossible ou très difficile pour les sociétés de transport par camions d'offrir leurs services puisqu'ils doivent obtenir tous les fonds des personnes qui doivent payer les tarifs de transport; ce mode de transport n'est pas subventionné par le gouvernement.

Je ne crois pas que le projet de loi actuel empêchera entièrement l'utilisation de ce mode de transport. Je crois qu'il prolongera la période de mise en application des mesures. Si le projet de loi prescrivait l'octroi des subventions aux producteurs, je crois que cette période aurait été beaucoup plus



[Text]

line that perhaps is not needed when the government pays it. It is something else again when the farmer who does not need or use that branch line is in effect being asked to pay out of his pocket the money he has received, a portion of the subsidy to the farmer, on the existing branch line which is not needed. That kind of—I do not want to use the word “confrontation”—that kind of decision-making speeds up efficiency, so I think the short answer is I do not think this bill, as presently structured, is one that maximizes the potential for achieving those efficiencies. I think the prior bill was better in that respect . . . I guess “the prior bill” is the right word, or the unamended bill—though I also believe that something can be achieved with this bill, and I certainly believe it is better than the status quo.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Snavelly, in the studies you have done from 1974 to 1982, you have come out with some recommendations in terms of costing and allocation of costs to various participants in the system. Do you not think that in the grain-handling system there ought to be some kind of an equality of return to the various participants? By that I mean the ports, the grain-handling companies, the railways and the farmer.

Let me give you an example of what I mean. The last figures we have show the Canadian Pacific Railway getting a return, I believe, of about 7% on its investment. The same set of figures for the same year show the Saskatchewan Wheat Pool getting a return of about 25% on its investment, and the year before I think that figure was around 36%. In other words, what seems to have been happening in the grain-handling system is that there has been an enormous transfer of revenue from certain participants to other participants. In your opinion, does that transfer of revenue indicate a form of efficiency and better marketing, and what have you, by the pools, which is the example I have given, versus the railways at such a low rate? Or is that a part of the system inefficiencies and the impact of the Crow rate? Not everybody is bearing the same burden.

• 1055

**Mr. Snavelly:** I understand. The one thing I would say was that I think in accepting the figures you have given me the answer was perhaps even more dramatic than the 25:7, in that the 25% essentially is created from the grain business, whereas the 7% is indeed created from a total business, and if anything, in my judgment, that 7% would be higher if the railway did not haul any grain at all. The grain today, under the existing rate, in my judgment is a negative impact on railway return, not positive.

I do not really know exactly how the numbers for the wheat pool got the way they are, but I do think—and it points up what I said earlier—there are certain players, if you will, in this distribution system who seem to be in a different category from other players. It is clear that the wheat pools and the private elevator companies have raised their rates rather substantially over time for the service they provide to the

[Translation]

courte. Il n'est sans doute pas grave que les sociétés ferroviaires reçoivent des subventions du gouvernement pour un embranchement qui n'est peut-être pas nécessaire; toutefois, il est plus grave que les agriculteurs qui risquent de ne pas utiliser cet embranchement soient tenus de céder une partie de leur subvention pour le payer. Ce genre de . . . je ne veux pas utiliser le mot «confrontation»—ce genre de prise de décision permet d'accélérer le processus et par conséquent, pour répondre brièvement, je ne crois pas que le projet de loi proposé permettra de maximiser les possibilités d'augmenter l'efficacité. Je crois qu'à cet égard, le projet de loi antérieur était préférable—je suppose qu'il faut parler du «projet antérieur» ou du projet non modifié—bien que je crois qu'il soit possible d'améliorer la situation grâce au projet de loi et qu'il est certainement préférable d'adopter ce projet de loi que d'en rester au statu quo.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur Snavelly, au cours des études que vous avez effectuées de 1974 à 1982, vous avez élaboré certaines recommandations au sujet des coûts et de la répartition des coûts parmi les divers participants au système. Ne croyez-vous pas que dans le système de transport des grains, l'on devrait garantir des profits équivalents aux divers secteurs? Je veux dire les ports, les sociétés de transport des grains, les sociétés ferroviaires et les agriculteurs.

Permettez-moi de vous donner un exemple. D'après les données les plus récentes, le CP a un revenu d'investissement de l'ordre de 7 p. 100 je crois. Pour la même année, le «*Saskatchewan Wheat Pool*» a joui d'un revenu de placement d'environ 25 p. 100. et l'année précédente, je crois que le taux était d'environ 36 p. 100. En d'autres termes, il semble y avoir eu un transfert considérable des revenus de certains participants au système de transport des grains vers d'autres secteurs participants. A votre avis, ce transfert de revenus met-il en évidence une forme d'augmentation de l'efficacité et une meilleure commercialisation, et quelles données avez-vous au sujet du rapport des revenus groupes-sociétés ferroviaires à un tarif aussi bas? S'agit-il plutôt d'un témoignage de l'inefficacité du système et de l'impact du tarif du Nid-de-Corbeau? Le fardeau n'est pas identique pour tous.

**M. Snavelly:** Je comprends. Je tiens à vous dire que, d'après moi, le rapport est plus élevé que 25:7 puisque les 25 p. 100 concernent essentiellement le commerce des grains tandis que les 7 p. 100 concernent en fait, la totalité des transactions et, selon moi, le taux de 7 p. 100 serait davantage élevé si les sociétés ferroviaires ne transportaient aucun grain. À mon avis, compte tenu des tarifs actuels, le transport du grain a un effet négatif sur les revenus des sociétés ferroviaires.

Je ne sais pas exactement par quel moyen les groupes du blé ont atteint les chiffres qu'ils ont, mais je crois—comme je l'ai mentionné antérieurement—que certains joueurs, si vous me permettez d'utiliser cette expression, du système de transport semblent être plus favorisés que d'autres. Il est évident que les groupes du blé et les sociétés privées de services d'élevateurs ont augmenté les tarifs de façon considérable au cours des

[Texte]

system. It is clear that the ports have increased their charges for the service they provide to the system. While I do not know this to be true, my suspicion is that the Canadian Wheat Board costs more to operate today than it did 10 or 15 years ago. So, if you will, the selling arm of this system costs more.

Those pieces have been taken out of those total dollars that you get in Thunder Bay, Vancouver, or wherever, and no one has ever said anything about that. No one said you are taking money from the farmer. That was just allowed to happen. Then it is the residual that suddenly got split up and, now, it is a confrontation between railways and farmers. I know the railways do not get enough and I have a suspicion that the farmers probably do not.

I am not prepared to say that the Saskatchewan Wheat Pool is getting too much. But if they are making a 25% after-tax return, clearly they are making more than I have considered to be the railways' cost of capital. And I do not think the risk of operating the Saskatchewan Wheat Pool business is a more risky business than operating a railway. As I have said, I will not say that return is excessive. But if that is the number, they essentially then are "whole"—they have whole loaf. And if the ports have the whole loaf and everyone else has the whole loaf of their share, then there is something wrong with the way this money has been divvied up, in a sense. If there is going to be a loss, perhaps it ought to be each party taking a proportionate share of the loss; but instead it has fallen on the backs of the railways and the farmers, I think, to some extent.

Now, I have not studied the history of returns and earnings of pools, or of elevator companies, or of port elevator companies. But the numbers that you have raised suggest that they are getting full compensatory payment for their services; whereas, the railways and perhaps the farmers are not.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Could I just make a correction in my figures?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The figures that I gave as return on invested capital before tax: for the CPR, 8%; and for the Saskatchewan Wheat Pool, 22.2%.

**Mr. Snavelly:** That is a before-tax figure?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** That is before tax. And the return for shareholder's equity after tax, 4.8% for the Canadian Pacific, and 23.6% for the Saskatchewan Wheat Pool. I was in the area, but a little imprecise.

**Mr. Snavelly:** In general, my comments would not change as a result of that change in numbers.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid. With that, I am going to recess the committee for five minutes, and when we come back, we will hear from Mr. Hovdebo.

[Traduction]

années en ce qui concerne les services qu'ils offrent dans le cadre du système. Il est évident que les frais des services fournis par les ports ont augmenté. Bien que je ne puisse pas l'affirmer, je soupçonne que les coûts de fonctionnement de la Commission canadienne du blé sont plus élevés qu'il y a 10 ou 15 ans. Par conséquent, les services de vente du système sont plus coûteux.

L'on a donc puisé dans les fonds de Thunder Bay, de Vancouver et des autres régions, et personne n'a dit un mot. Personne n'a signalé qu'on puisait dans les fonds des agriculteurs. Aucune mesure n'a été prise pour arrêter le processus. Et soudainement, il y a eu division du reste et, maintenant, il y a une confrontation entre les sociétés ferroviaires et les agriculteurs. Je sais que les fonds octroyés aux sociétés ferroviaires ne sont pas suffisants, et je soupçonne que la situation est la même chez les agriculteurs.

Je ne suis pas prêt à dire que le groupe du blé de la Saskatchewan, le *Saskatchewan Wheat Pool* reçoit trop de fonds. Mais, si ses profits atteignent 25 p. 100 après imposition, il est évident que ses profits sont supérieurs aux coûts en capital des sociétés ferroviaires. Je ne crois pas que les risques du groupe du blé de la Saskatchewan sont plus nombreux que les risques d'exploitation d'une société ferroviaire. Comme je l'ai déjà mentionné, je ne veux pas dire que les profits sont excessifs. Mais les chiffres sont exacts, même si les profits sont équitables—they ne sont pas partagés. Si les ports et tous les autres secteurs jouissent de la totalité de «leur juste part», dans un sens, la répartition des fonds n'est pas judicieuse. Lorsqu'il y a une perte, chaque partie devrait sans doute en assumer sa juste part; mais ce sont les sociétés ferroviaires et, je crois, dans une certaine mesure, les agriculteurs qui en subissent les répercussions.

Je n'ai pas fait l'historique des revenus et des gains des groupes, des sociétés d'élevateurs ni des élevateurs des ports. Toutefois, selon les chiffres que vous avez présentés, ces secteurs sont entièrement rémunérés pour leurs services tandis que les sociétés ferroviaires et, peut-être, les fermiers ne le sont pas.

**Le président:** Merci, monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Puis-je faire une correction dans mes chiffres?

**Le président:** Oui.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Les taux de revenu sur le capital investi avant imposition sont de 8 p. 100 pour le CP et de 22.2 p. 100 pour le groupe du blé de la Saskatchewan.

**M. Snavelly:** Est-ce le taux avant imposition?

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** C'est avant imposition. Et l'avoir des actionnaires après imposition est de 4.8 p. 100 pour le CP et de 23.6 p. 100 pour le groupe du blé de la Saskatchewan. Je vous ai donné des chiffres légèrement imprécis.

**M. Snavelly:** De façon générale, mes commentaires restent les mêmes.

**Le président:** Merci, monsieur Reid. Nous allons maintenant prendre une pause de cinq minutes et, lorsque nous reviendrons, nous laisserons la parole à M. Hovdebo.



[Text]

[Translation]

• 1059

• 1109

**The Chairman:** Order, please!

I now call on Mr. Hovdebo to put his questions. Ten minutes, please, Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Thank you, Mr. Chairman.

• 1110

Mr. Snavely, I think maybe you put your finger on the key to our problem in this bill, and that is that the railways . . . We have ended up with a situation, as far as returns from grain are concerned, where the producers and the railways are ending up dividing what is left. This particular bill guarantees the railways a certain return, but does nothing for the producer.

You suggested earlier—and I am going to do a little bit of a review here—that only variable costs can be determined, that the constant contribution is something you kind of have to arbitrarily decide upon. In answer to a question from Mr. McKnight, you suggested there was no possibility that the market could decide on this. Is that correct?

**Mr. Snavely:** I think I said that as long as the present structure is maintained—the base structure is maintained—it is my judgment that the money received from the sale of export grain is not sufficient to meet the needs of all of the participants in the system, and therefore you cannot determine what any one participant should get under a market-type atmosphere, because the selling price is too low.

As I think someone pointed out, if you go on that basis and restrict this down to just railways and producers, then you have to decide which one gets the zero, if that may be the answer, and which one gets the money. If there is only enough for one of them and there are two people in the game, they each split it 50:50 and each take a substantial loss, or one keeps it all and the other gets zero. No matter how you cut it, there are not enough dollars left.

That is why you cannot determine what the railways would earn under normal marketing conditions, because if you suddenly just said, all right, we are going to let the rates be set on the market basis and see what happens, that would create, in due course and in very short order, a very massive restructuring of the system; otherwise the grain would not move. When that system restructured itself, one would find out if the selling price can support all of the participants in the proper manner. Then you do not have to do a study of what the

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît!

Je demanderais maintenant à M. Hovdebo de présenter ses questions. Veuillez ne pas dépasser 10 minutes, s'il vous plaît. Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Snavely, je crois que vous avez mis le doigt sur le problème de notre projet de loi: le fait que les chemins de fer . . . Nous avons fini par nous retrouver dans une situation, en ce qui concerne les profits provenant du grain, où les producteurs et les chemins de fer finissent par séparer entre eux ce qui reste. Le projet de loi garantit certains profits aux chemins de fer, mais ne prévoit rien à l'intention du producteur.

Vous avez allégué plus tôt—et je vais passer un peu de ce que vous avez dit en revue—que seuls les coûts variables pouvaient être déterminés, que la contribution constante est quelque chose que, d'une certaine façon, vous devez décider arbitrairement. Pour répondre à une question de M. McKnight, vous avez laissé entendre qu'il n'y avait aucune possibilité pour les participants du marché de prendre une telle décision. Est-ce exact?

**M. Snavely:** Je crois avoir dit que dans la mesure où l'on maintient la structure actuelle—où l'on maintient la structure de base—j'estime que l'argent provenant de la vente des exportations de grains ne suffit pas à répondre aux besoins de tous les participants au système et, par conséquent, vous pouvez déterminer ce que devrait recevoir un des participants dans des conditions normales de marché, car le prix de vente est trop bas.

Comme quelqu'un l'a souligné, je crois, si vous vous fondez sur une telle prémisse et que vous ramenez le problème aux seuls chemins de fer et producteurs, alors vous devez déterminer qui ne recevra rien, si cela peut être la solution, et qui reçoit l'argent. S'il n'y a suffisamment d'argent que pour un des participants et qu'il y en ait deux en cause, chacun reçoit 50 p. 100 des recettes, et chacun doit assumer une perte substantielle, ou encore l'un d'entre eux prend tout et l'autre ne reçoit rien. Quelle que soit la façon dont vous répartissiez les fonds, il ne reste pas suffisamment d'argent.

Voilà pourquoi vous ne pouvez déterminer ce que toucheraient les chemins de fer dans des conditions normales de marché, parce que si vous disiez soudain d'accord, nous allons laisser les tarifs s'établir en fonction du jeu de l'offre et de la demande, et nous verrons ce qu'il se produira, une telle attitude finirait par provoquer, à très court terme, une restructuration très massive de l'ensemble du système; autrement, il n'y aurait aucun transport du grain. Lorsqu'on procéderait à cette restructuration du système, on verrait si le prix de vente peut subvenir adéquatement aux besoins de tous

[Texte]

railways' contribution could be or should be, or is properly or reasonably to be; they get what they get from the marketplace.

**Mr. Hovdebo:** Would you not agree then that Bill C-155 does transfer the costs from the railways to the producer by guaranteeing the railways a certain return on their investment, plus variable costs?

**Mr. Snavelly:** In a very strict interpretation of "guarantee a return", the railways are not guaranteed a return, because the traffic has to move before they get the revenue.

I will agree, as is perfectly obvious, that to the extent that the producer will end up paying more for his grain transportation tomorrow than he does today, you have transferred money from the producer to the railways; therefore you have made the producer pick up a greater portion of the railways' costs. Now, that money is either coming from his profits or it is coming in effect from his costs, which he now cannot cover because he has transferred the money to the railways. When that happens all you have done is change the problem. Now the railways are okay, but the producer is in trouble. That goes back to what I said earlier. In effect, if there is not enough money to go around, someone has to add something to the pot. I mean, it is just obvious that if the producer pays more, he is getting less—assuming the price of grain stays constant.

• 1115

**Mr. Hovdebo:** In other words, what you are really coming down to is that the requirement for the government is for the government, and not the market, to make the decision on whether or not the railway gets a return on constant costs, and that is based on a political decision as to whether the family farm and grain production should survive.

To go on to another question—or the same question, really—I want to know why... Possibly it was not in your terms of reference, but since a major portion of the money invested in railways is a direct contribution from the taxpayers, why did you suggest first of all that it should be returned and suggest later on that there should be a return on that investment that was not made by the railway in the first place?

**Mr. Snavelly:** Before I answer that—and I certainly do not intend to debate it—I just want to note that your summation of my prior conclusions is not totally consistent with what I think I said. We will leave it at that.

**Mr. Hovdebo:** It is not surprising.

[Traduction]

les participants. Alors, il n'est pas nécessaire que vous procédiez à une étude de ce que pourrait ou devrait être la contribution des chemins de fer, ni que vous déterminiez si cette dernière est adéquate ou raisonnable; les chemins de fer touchent ce qu'ils touchent habituellement sur le marché.

**M. Hovdebo:** Ne conviendriez-vous pas, alors, que le projet de loi C-155 permet de transférer les coûts des chemins de fer aux producteurs en garantissant aux chemins de fer un certain taux de rentabilité de leur investissement, plus des frais variables?

**M. Snavelly:** Si l'on interprète de façon très stricte le «rendement garanti», on se rend compte que les chemins de fer ne jouissent pas d'un «rendement garanti», car ils doivent d'abord transporter la marchandise avant de toucher un revenu.

Je conviens, étant donné que cela est parfaitement évident, que dans la mesure où le producteur finira par payer plus cher demain pour le transport de son grain que ce n'est le cas aujourd'hui, vous avez provoqué un transfert de fonds du producteur aux chemins de fer; par conséquent, vous avez fait en sorte que le producteur assume une plus forte part des coûts des chemins de fer. Maintenant, cet argent vient ou bien de ses profits ou, en fait, de ses coûts, qu'il ne peut assumer, parce que les fonds ont été transférés aux chemins de fer. Quand une telle situation se produit, tout ce que vous avez fait, c'est inverser le problème. Dès lors, la situation des chemins de fer est bonne, mais le producteur éprouve des difficultés. Ce qui revient à ce que je disais plus tôt. En fait, s'il n'y a pas suffisamment d'argent pour tout le monde, quelqu'un doit ajouter une contribution. Je veux dire qu'il est simplement évident que si le producteur paie plus, il en retire moins, si l'on pose en hypothèse que le prix du grain demeure constant.

**M. Hovdebo:** En d'autres termes, ce à quoi vous voulez en venir est qu'il est nécessaire pour le gouvernement, et non pour les participants sur le marché, de prendre la décision d'offrir ou non aux chemins de fer un rendement lié au coût constant, et qui se fonde sur une décision politique: déterminer si la ferme familiale et la production de grains devraient survivre.

Passons à une autre question, ou la même question, en fait, j'aimerais savoir pourquoi, il est possible que cette question ne relève pas de votre mandat, mais étant donné qu'une partie importante de l'argent investi dans les chemins de fer est une contribution directe puisée dans la poche des contribuables, pourquoi estimez-vous tout d'abord que ces fonds doivent rapporter des profits et ensuite que cet investissement qui n'a pas été fait par les chemins de fer de toute façon devrait rapporter un profit?

**M. Snavelly:** Avant de répondre à cette question, et je n'ai certes pas l'intention de la débattre: j'aimerais simplement faire remarquer que le résumé que vous venez de faire des conclusions que j'avais formulées n'est pas absolument conforme à ce que je crois avoir dit. Nous nous en tiendrons là.

**M. Hovdebo:** Pas surprenant.



## [Text]

**Mr. Snaveley:** The issue of government funds to the railways used for investment purposes really comes down into the Branch Line Rehabilitation Program, as far as I am concerned. If you want to take it back far enough and start putting in land grants and numerous other things back from day one, it makes the issue that much larger, but it is nonetheless perhaps the same result. It is just a bigger number.

With respect to the capitalized items in the Branch Line Rehabilitation Program, there is a theory of economics, opportunity cost theory, that suggests that once a donation in grant is made and there are no strings attached to it—i.e., the receiver of the grant is now free to do with the property what he wants and wishes—it then is no different from property he has purchased with his own money. The typical example, the textbook example, is if one inherits a house that has a commercial value, one does not rent it for free or rent it merely for the cost of the maintenance on that house simply because he did not put capital into it; nor does one sell that house for zero dollars because he did not pay anything for it. Once he has received it, whatever its value—and again, as I said, if there are no strings that someone can take it back from you—once the person has received it and it is his to do with, keep, sell, rent, then normal economics would prevail. How the capital investment was made, whether it was given to you or you made it with your own money, is immaterial.

That is one argument for treating donations and grants as if the railways had indeed put the money in, as opposed to receiving it.

With respect to the Branch Line Rehabilitation Program, I considered that argument. In fairness, there are arguments that go the other way—that say no, you should not get a return. It seemed to me after reviewing the legislation that created the Branch Line Rehabilitation Program—and I put some quotes in my 1980 report—that what really happened was not—well, it seemed to me two things: one, by the time that program started, there was a clear recognition on the part of Parliament that the railways were not being adequately compensated for handling grain. There came available, for one reason or another, some funds. Those funds could have been given to the railways as additional compensation, or they could be used elsewhere, otherwise. What the government did was say two things, in my view; and this is a judgment. It is not something one finds in a text book; on my part it was a judgment call. I believe that the federal government increased the compensation to the railways, but tied a string to it, and said, We are giving you more money, but you have to improve the branch lines with it; and to make sure you do not cheat us, we are not going to give it to you—we are just going to put it in the branch lines pretty much directly.

## [Translation]

**M. Snaveley:** La question des fonds gouvernementaux consentis aux chemins de fer et utilisés à des fins d'investissement s'inscrit vraiment, en ce qui concerne, dans le cadre du Programme d'amélioration des voies de service. Si vous voulez remonter suffisamment loin en arrière et commencer à tenir compte des concessions de terre et de nombreuses autres choses à partir du premier jour, la question prend une envergure d'autant plus vaste, mais les résultats n'en sont peut-être pas moins les mêmes. Seulement, les chiffres sont plus importants.

En ce qui concerne les valeurs capitalisées dans le cadre du Programme d'amélioration des voies de service, il existe une théorie économique, la théorie du coût d'opportunité, suivant laquelle lorsqu'un don qui n'engage à rien est fait, c'est-à-dire que le bénéficiaire du don est libre d'en faire ce qu'il veut, les biens en question ne diffèrent aucunement de ceux qu'il a achetés avec ses propres fonds. L'exemple type l'exemple classique, est celui d'une personne qui hérite d'une maison qui a une valeur marchande; cette personne ne la loue pas gratuitement, pas plus qu'il ne la loue simplement pour couvrir le coût de l'entretien de la maison uniquement parce qu'il n'a pas dû engager de fonds pour acheter la maison; pas plus qu'il ne la vendrait pour rien simplement parce qu'il n'a rien payé pour la maison. Une fois qu'il l'a reçue, quelle que soit sa valeur, et une fois de plus, comme je l'ai dit, si aucune clause ne prévoit qu'une personne peut la lui enlever, une fois que cette personne en a pris possession et qu'elle peut en faire ce qu'elle veut, la garder, la vendre, la louer, alors les considérations économiques habituelles interviennent. La façon dont l'investissement en capital a été fait, que les fonds vous aient été donnés ou que vous ayez fait l'investissement avec votre propre argent, n'a aucune importance.

Voilà un argument en faveur du fait de considérer les dons et les subventions qui ont été consenties aux chemins de fer comme si ces derniers avaient effectivement investi les fonds nécessaires, plutôt que de les avoir reçus.

En ce qui a trait au Programme d'amélioration des voies de service, j'ai tenu compte de cet argument. En toute équité, il y a des arguments qui militent contre le fait que cet investissement rapporte des profits. Il me semblait, après étude de la législation qui a présidé à la création du Programme d'amélioration des voies de service, et j'ai cité certains extraits dans mon rapport de 1980, que ce qui s'est produit en réalité n'était pas, eh bien, il me semblait, d'abord, qu'au moment où le programme a été lancé, le Parlement reconnaissait clairement le fait que les chemins de fer ne recevaient pas une rémunération adéquate au titre du transport du grain. Pour une raison ou pour une autre, certains fonds sont devenus disponibles. Ces fonds auraient pu être accordés aux chemins de fer en guise de dédommagement supplémentaire, ou encore être utilisée ailleurs, d'une autre façon. Le gouvernement, à mon avis, a dit deux choses; il s'agit d'une simple opinion. Le cas n'est pas classique; j'estime que c'est ce qui a dû se produire. Je crois que le gouvernement fédéral a augmenté la rémunération accordée aux chemins de fer, mais qu'il y a mis certaines conditions, et a dit «nous vous donnons plus d'argent, mais vous devrez l'utiliser pour améliorer les voies de service; et de façon à nous assurer que vous ne nous duperez pas, nous ne vous

[Texte]

So I consider that to be compensation, with the requirement that, for hauling grain, the money be used to improve the branch lines. For that reason it was my view, and still is, that those funds were no different from funds which the railways may have earned from hauling coal, or hauling any other commodity. They were moneys that the railways received for the work they had done; in turn, that money was put into investment and, therefore, the railways are entitled to a return on that investment.

What no one recognizes when this particular subject is discussed relative to my 1980 report is that I also included for the railways the revenue—that is, I treated that money as if it were revenue to the railways. The net result of what I did in the 1980 study, as of that time, was that actually the net revenue shortfall was reduced by my calculation... not increased. That is because the cost side was less than the revenue taken in, because it was a capital item.

Now, I still believe that I am right. I will say to you and to the members of this committee I think one can read that legislation and arrive at just about any conclusion you want to as to what the intent of Parliament was when it started the Branch Line Rehabilitation Program. And if you believe that it was indeed the intent of Parliament to further compensate the railways for carrying grain, although they wanted to be sure the money went on the branch line, then my approach is right. If you believe that the government is investing in the branch-line business and intends to stay in the branch-line business, then I will agree that the railways should not be compensated for that capital. I suspect that the government really is not too interested in remaining in the branch-line maintenance and ownership business over the long run.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hovdebo.

Mr. Bockstael; 10 minutes please.

**Mr. Bockstael:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Snavelly, throughout our travels we have heard different opponents to Bill C-155 say that it was not based on a reliable costing system. Now, you provided a costing system and most of it was incorporated, I believe, in arriving at the costing elements in the bill. Do you believe, or would you confirm, that in your mind the Bill C-155 is based on a reliable costing system?

**Mr. Snavelly:** The short answer to your question is, yes. I believe that it was, and is, based on a reliable costing system. If you would permit me to expand the answer to this extent,

[Traduction]

donnerons pas l'argent—nous injecterons simplement les fonds plus ou moins directement dans les voies de service.

• 1120

Ainsi, j'estime qu'il s'agit là de l'octroi d'une rémunération, sous réserve que, dans le cas du transport du grain, les fonds soient utilisés pour améliorer les voies de service. C'est pourquoi j'estimais, et j'estime toujours, que ces fonds ne différaient en rien de ceux que les chemins de fer peuvent avoir tirés du transport du charbon, ou de toute autre marchandise. Il s'agissait de fonds que les chemins de fer ont reçu pour un travail effectué; en retour, ces fonds ont été investis, et par conséquent, les chemins de fer ont droit à un taux de rendement sur cet investissement.

Ce dont personne ne se rend compte, lorsqu'on discute de cette question en particulier, au regard de mon rapport de 1980, c'est le fait que j'ai également inclus dans le rapport le revenu tiré par les chemins de fer—c'est-à-dire que j'ai considéré ces fonds comme s'ils constituaient des recettes des chemins de fer. Ce que j'ai fait dans le cadre de l'étude effectuée en 1980, à partir de ce moment-là, a eu le résultat suivant: en fait, le déficit net sur le plan du revenu a été réduit dans mes calculs—et n'a pas augmenté—étant donné que les coûts étaient moindres que les recettes, puisqu'il s'agissait d'immobilisations.

En fait, je crois encore que j'ai raison. Permettez-moi de vous dire à vous ainsi qu'aux membres du comité que je crois qu'il est possible de lire ce document législatif et de parvenir à n'importe quelle conclusion en ce qui concerne l'intention du Parlement au moment où il a lancé le Programme d'amélioration des voies de service. Et si vous croyez que le Parlement avait effectivement l'intention de rémunérer davantage les chemins de fer au titre du transport du grain, même s'il voulait s'assurer que les fonds soient consacrés à l'amélioration des voies de service, alors j'ai bien envisagé la chose. Si vous croyez que le gouvernement investi dans les voies de service et a l'intention de s'en tenir à cela, alors je conviendrai du fait que les chemins de fer ne devraient pas recevoir de dédommagement en ce qui concerne ces immobilisations. Je soupçonne qu'en réalité le gouvernement n'est pas trop intéressé à se préoccuper, à long terme, des questions liées à la propriété et à l'entretien des voies de service.

**Le président:** Merci, monsieur Hovdebo.

Monsieur Bockstael, vous avez dix minutes.

**M. Bockstael:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Snavelly, tout au long de nos déplacements, nous avons entendu divers organismes s'opposant au projet de loi C-155 déclarer que ce document ne se fondait pas sur une formule d'examen des coûts fiables. En fait, vous avez fourni une telle formule et la majeure partie, je crois, a servi à déterminer les éléments de coûts précisés dans le projet de loi. Croyez-vous que le projet de loi C-155 se fonde sur une formule fiable, ou voudriez-vous confirmer ce fait?

**M. Snavelly:** Pour répondre brièvement à votre question, oui. Je crois que le projet de loi se fondait, et se fonde toujours, sur une formule d'examen des coûts fiables. Si vous me permettez



## [Text]

may I say that there is in the costing process a considerable part of the evolution or the development of the numbers that one can be quite accurate and quite precise on. There is another part of it on which the accuracy or precision loses something, and that is a problem which will always be with us while, as the years go on, we will become better at it and more technically competent. And I would be less than candid if I suggested to you that the number I have created is the exact precise number, give or take not a penny. It is an estimate. I think it is a good estimate. It is a solid estimate.

• 1125

Lastly, I should point out that in certain areas there was a judgment—I think I have documented every time that this was done and I have documented the basis for it—such as: do the branch line assets belong to the railways or the federal government? Are they or are they not entitled to a return on those assets? To the extent that one disagrees with my judgment, then we have to take those numbers out and say my judgment is better than his, or however.

Excluding that part of it, the judgment part, I believe that the numbers I have created, which are incorporated into the Gilson report by and large as they were, and which are incorporated into the bill, are within a maximum of 10% plus or minus the “true long-term variable costs”. And I will never be able to prove that to you because I will never be able to know what the “true long-term variable costs,” are, as a precise number. I think the calculations reflect a very high degree of sophistication in the costing process, far better than that which we have in the States. Therefore, I am very confident with the validity and precision of the number; but it certainly is not the exact number. I do not want to leave that impression that it is precise to the last penny.

**Mr. Bockstael:** Thank you.

In your answer a moment ago to Mr. Hovdebo regarding branch line assets . . . I followed that one very carefully and understand it. You did indicate that whatever the government contributed to the branch lines was shown on the other side of the equation as revenue for the railways. Do you feel the same way about rolling stock and hopper cars? Were they treated as revenue to the railways? Are they allowed to call those hopper cars that were given to them their assets today, and can they claim . . . ?

**Mr. Snavelly:** The hopper cars were neither treated as revenues to the railway nor as a capital cost to the railway. The maintenance of the hopper cars was put into the railway cost because they do in fact incur the cost of maintaining them.

There are two reasons why I did not include the hopper cars. First of all, it is my understanding that those cars have not

## [Translation]

de m'étendre un peu sur le sujet, j'aimerais préciser que dans le cadre du processus d'examen des coûts, il est possible d'atteindre un fort degré d'exactitude et de précision dans le cas d'une part considérable des statistiques élaborées. À un autre égard, on ne peut arriver au même degré de précision ni d'exactitude, et c'est là un problème auquel nous devons toujours faire face, mais, au fil des ans, nous nous améliorerons et deviendrons plus compétents sur le plan technique. Et je ne serais pas vraiment franc si je laissais entendre que le chiffre auquel je suis parvenu est exact et précis, à un sou près. Il s'agit d'une estimation. Selon moi, c'est une bonne estimation. C'est une estimation bien étayée.

En dernier lieu, j'aimerais souligner, que, à certains égards, j'ai porté un jugement . . . je crois que je l'ai étayé dans chaque cas . . . par exemple: les actifs relatifs aux voies de service appartiennent-ils aux chemins de fer ou au gouvernement fédéral? Les chemins de fer ont-ils ou non droit à un taux de rendement concernant ces actifs? Dans la mesure où une personne n'est pas d'accord avec le jugement que j'ai porté, alors il est nécessaire de rayer ces chiffres et de dire «mon jugement est meilleur que le sien», ou quelque chose du genre.

Abstraction faite de cela, les jugements qui ont été portés, je crois que les chiffres que j'ai établis, qui ont été incorporés au rapport Gilson, si approximatifs qu'ils soient, et qui ont été incorporés au projet de loi, s'écartent au plus de 10 p. 100 des «coûts variables à long terme réels». En outre, je ne serai jamais en mesure de vous prouver cela, car je ne serai jamais capable de connaître précisément les «coûts variables à long terme réels». Je crois que les calculs traduisent le très fort degré de complexité du processus d'examen des coûts, qui est bien meilleur que celui qui est utilisé aux États-Unis. Par conséquent, je suis parfaitement convaincu de la validité et de la précision des chiffres; mais à coup sûr ces derniers ne sont pas exacts. Je ne veux pas vous donner l'impression que ces chiffres sont exacts à un sou près.

**M. Bockstael:** Merci.

Dans la réponse que vous avez fournie il y a quelques instants à M. Hovdebo concernant les actifs liés aux voies de service . . . j'ai suivi ce raisonnement avec soin et je l'ai compris. Vous avez indiqué que la contribution que le gouvernement a fait à l'égard des voies de service figuraient dans l'autre membre de l'équation en tant que revenus des chemins de fer. Croyez-vous que ce soit également le cas du matériel roulant et des wagons-trémies? Sont-ils aussi considérés comme des revenus des chemins de fer? Les chemins de fer peuvent-ils considérer ces wagons-trémies qui leur ont été donnés comme faisant partie de leurs actifs, aujourd'hui, et peuvent-ils alléguer . . . ?

**M. Snavelly:** Les wagons-trémies n'ont pas été considérés comme des revenus des chemins de fer, ni comme des actifs de ces derniers. Les coûts liés aux chemins de fer tenaient compte de l'entretien des trémies, car ce sont effectivement les chemins de fer qui assument le coût de leur entretien.

Il y a deux raisons pour lesquelles je n'ai pas inclus les wagons-trémies. Tout d'abord, je crois comprendre que

## [Texte]

been given to the railways. They belong to the Canadian Wheat Board or the Province of Saskatchewan or the Province of Alberta, and therefore they are not railway assets to do with as they please. No one gave them to them. They cannot sell them. They belong to someone else.

Secondly, and this was a more pragmatic consideration, it is not uncommon in railroading, particularly in the bulk commodities business—coal, potash, grain—for the shipper to own the cars and the railway to haul the cars. It is rather uncommon for the shipper to own the track and the railway to work on the shipper's track, in terms not of the sidings into the plants but the real railway track. So for those two reasons, and because I saw nothing unusual about shippers owning cars, and because the cars are not, as I understand it, the property of the railways, I included in my costing neither the capital cost of those cars nor the revenues. The cost of building the cars in effect would be the revenue; the number of new cars you got would be the revenue equivalent, the value of them.

**Mr. Bockstael:** In one of your earlier answers you indicated you could accept that Bill C-155 was a step in the right direction. The original proposal by the Minister of Transport would have achieved certain goals and objectives much more quickly. That brought us to your remark about the review in 1985-1986. Because, throughout our hearings, method of payment was one of the most contentious issues, would you see us, in Bill C-155, strengthening a mandatory requirement to review the method of payment as well at that time?

• 1130

**Mr. Snavelly:** I believe a mandatory review of the method of payment would be an enhancement . . . would be desirable. I say this for two reasons, one reason basically: that issue really did not surface . . . it probably was underneath for a long time, but it really did not surface until Dr. Gilson started to conduct his hearings—in the public domain; I am sure it was there. I think if one reads the press and the reactions of various people after the bill was amended to pay the railways, there are a lot of second thoughts from people who initially said no, pay the railways. Now, there has not been time for the full implication of pay-the-railways, pay-the-producer to be thought out and for people to think about it and weigh them.

## [Traduction]

ces wagons n'ont pas été donnés aux chemins de fer. Ils appartiennent au Syndicat canadien du blé ou à la province de la Saskatchewan ou encore à la province de l'Alberta, et par conséquent, ils ne constituent pas des actifs des chemins de fer et ces derniers ne peuvent en faire ce qu'ils veulent. Personne ne leur a donné. Ils ne peuvent les vendre. Les wagons appartiennent à quelqu'un d'autre.

En deuxième lieu, et il s'agissait là d'une considération plus pragmatique, il n'est pas rare dans le secteur ferroviaire, particulièrement dans le cas du transport des marchandises en vrac . . . charbon, potasse, grain . . . que l'expéditeur soit propriétaire des wagons et que les chemins de fer se chargent de les déplacer. Il est plutôt rare que l'expéditeur soit propriétaire des voies ferrées et que les sociétés ferroviaires travaillent sur les voies des expéditeurs . . . je parle non pas des voies d'évitement menant dans les usines, mais de la voie ferrée proprement dite. Ainsi, pour ces deux raisons, et étant donné que je considérais qu'il n'était pas inhabituel pour les expéditeurs de posséder des wagons et puisque que les wagons ne sont pas, à mes yeux, la propriété des chemins de fer, je n'ai tenu compte, dans mon établissement des coûts, ni du coût d'investissement de ces wagons, ni des revenus. Le coût de construction des wagons constituerait, en fait, les revenus; le nombre des nouveaux wagons correspondrait à l'équivalent en revenus, à leur valeur.

**M. Bockstael:** Dans l'une des réponses que vous avez fournies plus tôt, vous avez indiqué que vous conveniez du fait que le Projet de loi C-155 constituait un pas dans la bonne direction. Le premier projet présenté par le ministre des Transports aurait permis d'atteindre un certain but et objectif bien plus rapidement. Ce qui nous ramène à votre observation concernant la révision effectuée en 1985-1986. Comme, dans toutes nos audiences, le mode de paiement était l'une des questions les plus litigieuses, croyez-vous que nous devrions, dans le Projet de loi C-155 insister sur l'intégration d'une disposition en vertu de laquelle le gouvernement serait tenu de réviser au même moment le mode de paiement?

**M. Snavelly:** Je crois qu'une révision obligatoire de la méthode de paiement serait une mesure positive . . . souhaitable; et pour deux raisons. D'abord, et cela est une raison fondamentale, la question n'avait pas encore vraiment fait surface . . . Il est probable qu'elle était là, en filigrane, depuis longtemps, mais elle n'avait encore jamais fait surface avant que M. Gillson ne commence ses audiences—ne lance un débat public sur la question; je suis sûr que la question était là, sous-jacente. Je crois qu'il suffit de lire les journaux et de voir les différentes réactions aux modifications apportées au bill en vue de payer les chemins de fer pour constater que les gens qui avaient au départ dit non, qu'on paie les chemins de fer, ont par la suite repensé leur position. Les gens n'ont pas eu assez de temps à leur disposition pour bien examiner toutes les conséquences d'une formule prévoyant qu'on paierait les chemins de fer, qu'on paierait les producteurs, pour bien en peser le pour et le contre.



[Text]

For that reason alone, I think it would be good to make it mandatory that this issue be reviewed in another couple of years, if only because there will be more time. Making it mandatory will make it an issue that people will then worry themselves with, think about, prepare for, and find out which is best. As of now, I really think it was first—Dr. Gilson, I think, had a decent idea, but it did not have time to fully get itself together. The government then changed; then another idea came up, but that was kind of too late to really get the full implication of the freedom-of-choice concept, the Double 80, and 85 other variations of this thing, I guess. So I would think that would be an enhancement to the bill.

**The Chairman:** Final question, Mr. Bockstael.

**Mr. Bockstael:** Well, if I have to choose . . . I had two of them.

**The Chairman:** We all have to make choices.

**Mr. Bockstael:** One was very brief.

In studying this bill and the system you certainly had to become very familiar with costing order R-6313 of the Canadian Transport Commission. I know it is tangential to this bill. Do you believe that costing order should also be reviewed, and in what areas would you see revisions?

**Mr. Snavelly:** To answer the first part of the question, I believe costing is a dynamic process; it is something we learn more about, those of us who participate in this, what I think has been referred to as black magic exercise.

**Mr. Benjamin:** Neither an art nor a science.

**Mr. Snavelly:** Therefore, I do not think any document, any order which sets down sort of the rules of costing, should be allowed to stay forever without review, because we learn more. What may have seemed at one time to be a rational, reasonable approach to something no longer is, and to continue under that, because you do not review the bill, is wrong. So I would think—not as part of this bill necessarily . . . that order should be reviewed periodically no matter what, because I do not think you can set the rules in stone and keep them that way forever.

**Mr. Flis:** If I could ask a supplementary, Mr. Chairman, it would save me asking questions after.

**The Chairman:** Yes, a supplementary, Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Mr. Snavelly, under the review process Clause 38 details what will be covered in the review process. I wonder if you have had time to study that in detail. Is there anything omitted there? From your past experience and so on, do you feel there has been anything omitted which the committee should bring in in an amendment? Specifically on the costing review.

[Translation]

Pour cette seule raison, je crois qu'il serait bon de décréter que cette question devra faire l'objet d'une révision dans une couple d'années, ne serait-ce que parce que l'on disposera de plus de temps. Si la révision est obligatoire, la question deviendra une préoccupation pour les gens, ils y penseront, se prépareront en vue de la révision et trouveront les meilleures solutions. Jusqu'à maintenant, je crois que M. Gilson est le seul à avoir émis une idée intéressante, mais elle n'a pas eu le temps de prendre forme. Le gouvernement a changé; puis une autre idée a surgi, mais il était trop tard pour vraiment comprendre toutes les conséquences du concept du libre choix, le Double 80, et 85 autres variations, je suppose. Je crois donc qu'on pourrait ainsi améliorer le bill.

**Le président:** Une dernière question, monsieur Bockstael.

**M. Bockstael:** Si je dois faire un choix . . . j'avais deux questions à poser.

**Le président:** Nous sommes tous obligés de faire un choix.

**M. Bockstael:** J'en ai une très brève à poser.

Quand on étudie ce bill et le système, il est certain qu'on doit connaître très bien l'ordonnance R-6313 sur les coûts de la Commission canadienne des transports. Je sais qu'il s'agit là d'une question connexe. Selon vous, devrait-on réviser aussi l'ordonnance sur les coûts et sur quoi devrait porter la révision?

**M. Snavelly:** Pour répondre à la première partie de la question, je crois que l'établissement de coûts est un processus dynamique; ceux d'entre nous qui participent à ce processus, à ce qu'on a appelé je crois un exercice de magie noire, en apprennent davantage à ce sujet.

**M. Benjamin:** Ce n'est là ni un art ni une science.

**M. Snavelly:** Je ne crois pas qu'il soit indiqué qu'un document, quel qu'il soit, qu'une ordonnance fixant les règles à suivre pour l'établissement des coûts, soit adopté une fois pour toute, sans que des révisions ne soient prévues, car on apprend sans cesse. Ce qui a pu nous apparaître comme une approche rationnelle, raisonnable, pendant un certain temps finit par ne plus l'être. Continuer à appliquer une telle approche parce qu'on ne révisé pas le bill serait commettre une erreur. J'estime donc que l'ordonnance—et non pas nécessairement en tant que partie intégrante du bill—devrait être révisée périodiquement parce que, quoi qu'on dise, je ne crois pas qu'on puisse fixer des règles pour qu'elles demeurent à jamais inchangées.

**M. Flis:** Si je peux poser une autre question, monsieur le président, cela m'épargnerait de redemander la parole plus tard.

**Le président:** Oui, une autre, monsieur Flis.

**M. Flis:** Monsieur Snavelly, dans le processus de révision, l'article 38 précise sur quoi portera la révision au juste. Je me demande si vous avez eu le temps d'étudier cet article en détail. A-t-on omis quelque chose? D'après votre expérience, estimez-vous qu'on a omis un point que le comité devrait veiller à faire inclure dans le bill par le biais d'un amendement? Je pense plus particulièrement à la révision du processus d'établissement des coûts.

[Texte]

**The Chairman:** At the risk of getting myself in trouble, I would qualify that as a leading question, but if you wish to answer, Mr. Snavelly, proceed.

**Mr. Snavelly:** I think perhaps under the proper framing the issue of contribution should be reviewed.

• 1135

When I say under the proper framing, I think the issue, if it is going to be reviewed, has to be done fairly to all sides. I have a fear that if it is reviewed it will start with 20% as the maximum cap and therefore the purpose of the review is to how far under 20% can one come. If it is going to be reviewed, I think it has to be reviewed in a pure, open forum that the number can be higher or can be lower, but we do not start with 20% and then review it only in a downward direction. With that qualification, and if that could be guaranteed that it would be a review based on what was presented, etc., that the contribution could be higher or lower, then I would think that is an area that should be reviewed. It is an area on which I believe I did the first real exercise of ways to look at this, given the constraints of the system, that you cannot use the marketplace. For that reason alone I think it should be reviewed by others. I do not claim that I have the only way to do this. I think others have come up with ways that produce higher or lower numbers, and I think there should be a chance to get those on the table and have them thoroughly analysed.

**The Chairman:** Thank you. Thank you, Mr. Flis. Mr. Neil, 10 minutes, please.

**Mr. Neil:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Snavelly, in response to questions by one of my colleagues, you talked about using normalized maintenance or actual maintenance as a criteria for the figure. You said you used normalized maintenance, assuming the railways would maintain their lines as they should be maintained. Then a second or so later you said that you believed the lines will be maintained.

The maintenance of lines has been a concern to many of many of the witnesses. In the event that these lines are not maintained, or that all of them are not maintained, should there be some penalty or adjustment with respect to the contribution made to the railways?

**Mr. Snavelly:** Let me say first of all that if and when the railways are compensated at a level above their variable costs—and I do not want to get into how much—then I believe they should maintain the lines at the normalized basis. If they do not, then the cost calculation should reflect the actual expenditure and not the normalized expenditure. It is at least my view that given sufficient money to do the job, you certainly do not then reward them for not doing it. I did it my way because there was not sufficient money to do the job and I

[Traduction]

**Le président:** Au risque de me causer des problèmes, je qualifierais cette question de primordiale. Si vous voulez répondre, monsieur Snavelly, allez-y.

**M. Snavelly:** J'estime que la question de la contribution devrait, dans un cadre approprié, faire l'objet d'une révision.

Si la question doit être révisée, je crois qu'elle doit l'être dans un cadre approprié. J'entends par là que les choses doivent se faire de façon équitable pour toutes les parties concernées. Advenant une révision, j'ai peur qu'on fixe au départ un maximum de 20 p. 100 et que les discussions aient ensuite pour objet de déterminer dans quelle mesure on peut s'éloigner de cette limite supérieure. Si le taux est révisé, je crois que cela doit se faire dans le cadre d'une tribune libre et qu'il doit être possible de fixer un taux supérieur ou inférieur à 20 p. 100. En revanche, si on fixe au départ un taux de 20 p. 100, on ne pourra après coup que le réviser à la baisse. Ceci dit, si on nous garantit que la révision se fondera sur ce qui a été présenté, etc., que la contribution pourra être supérieure ou inférieure à 20 p. 100, je crois alors qu'il est indiqué de procéder à une révision. À cet égard, je crois avoir été le premier à vraiment considérer des façons d'envisager la question, en tenant compte des limites du système, du fait qu'on ne peut recourir au jeu du marché. Pour cette raison seule, je crois que le taux devrait être révisé par d'autres. Je ne prétends pas que ma façon de voir les choses soit la seule valable. Je crois que d'autres envisagent les choses de façon différente et qu'ils obtiennent des chiffres supérieurs aux miens et je crois qu'il faudrait que tous ces chiffres soient considérés et analysés à fond.

**Le président:** Merci. Merci, monsieur Flis. Monsieur Neil, 10 minutes, s'il vous plaît.

**M. Neil:** Merci beaucoup, monsieur le Président.

Monsieur Snavelly, en réponse aux questions de l'un de mes collègues, vous avez dit qu'on pourrait retenir les coûts d'entretien normalisés ou les coûts d'entretien réels comme critère pour les calculs. Vous avez dit que vous vous serviez des coûts d'entretien normalisés car vous présumiez que les chemins de fer entretiendraient leurs lignes comme elles doivent l'être. Puis, une seconde ou deux plus tard, vous avez dit que vous croyiez que les lignes seront entretenues.

Beaucoup de témoins se sont dits préoccupés par cette question de l'entretien des lignes. Si elles n'étaient pas entretenues, ou du moins par toutes, ne devrait-on pas ajuster la contribution des chemins de fer en conséquence ou leur imposer une pénalité?

**M. Snavelly:** Permettez-moi tout d'abord de préciser que les chemins de fer, qui reçoivent une compensation établie à un niveau supérieur à celui de leurs coûts variables—et je ne veux pas ici vous donner la mesure de l'écart—doivent à mon sens entretenir les lignes sur une base normalisée. Sinon, le calcul des coûts devrait refléter les dépenses réelles, non les dépenses normalisées. Comme les chemins de fer disposent de suffisamment d'argent pour faire le travail, il n'est certainement pas indiqué de les récompenser s'ils ne le font pas, c'est du moins



## [Text]

was trying to evolve the cost of a viable system. So in effect I am saying that subsequent reviews should probably deal with actual maintenance expenditures rather than normalized once the revenue is adequate for the railways, or at least above variable cost.

As to the second question, as to whether there should also be a further penalty in the contribution for not maintaining the lines, that one is a bit more difficult. I think in a sense it gets back to the question someone asked me about gold-plated railways. Very simply, a railway wears out, falls apart, however you want to say it, very slowly. If you set a railway line to handle traffic at, say, 30 miles per hour, if you maintain it to that standard then it will be able to do 30 miles per hour forever. You can defer the maintenance on the 30-mile standard and what you create is a 20 mile or 25 mile per hour line. If you defer it some more you create a 20 mile per hour line. Now obviously at some point it is 0 miles per hour because the line has totally collapsed. But it takes a long time and a substantial amount of deferral to go from a line at, say, 30 miles to a line that will only do 5 miles per hour. So the maintaining of the line also has to consider how long it is going to be there.

• 1140

If the line is really going to go away in three, four years or five years, then indeed the economic thing to do may be to not maintain it for that five-year period and to let it decline down from a 30-mile-an-hour line to, say, a 15-mile-an-hour line because the increased operating expenses from that result will be far less than what it would have taken to maintain the line to the 30-mile-an-hour limit.

I use that as an example of the difficulty of saying, if you do not maintain the lines to the standard, we are going to penalize you. Because in that particular example, the railways would be spending money that should not be spent for maintaining the line to a standard that it does not need, when it is going to disappear.

**Mr. Benjamin:** We pay them for that!

**Mr. Snavelly:** Not if they have not spent it yet, sir.

**The Chairman:** Mr. Neil has the floor.

**Mr. Neil:** Mr. Snavelly, now, assuming that financial holdbacks are an effective way of ensuring railway performance . . . and this is one of the concerns that was expressed by

## [Translation]

mon opinion. J'ai procédé à ma façon, parce que je ne disposais pas de l'argent nécessaire et j'essayais de déterminer quels étaient les coûts possibles à l'intérieur d'un système viable. J'estime donc, effectivement, que les révisions à l'avenir devraient probablement porter sur les frais réels d'entretien plutôt que sur les frais normalisés une fois établi que les chemins de fer disposent d'un revenu approprié ou du moins supérieur aux coûts variables.

Pour ce qui est de la deuxième question, concernant la possibilité de pénaliser les chemins de fer au niveau de leur contribution advenant le non-maintien des lignes, je trouve qu'il est un peu plus difficile d'y répondre. Dans un certain sens, cela nous ramène à la question que quelqu'un m'a posée concernant les chemins de fer plaqués or. C'est très simple, un chemin de fer vieillit, prend de l'âge, qu'on le dise comme on voudra, très lentement. Si vous déterminez qu'une ligne de chemin de fer doit assurer le transport à, mettons, 30 milles à l'heure, et que vous maintenez cette norme, cette ligne pourra continuer d'assurer un service de transport à 30 milles à l'heure à jamais. Si vous négligez d'entretenir la ligne, vous pouvez alors offrir un service de transport non plus à 30 milles à l'heure mais à 20 milles ou à 25 milles à l'heure. Si la négligence est plus grande, le service sera réduit à 20 milles à l'heure. Maintenant, il est bien certain que si vous laissez les choses se détériorer, il finira par ne plus y avoir de service du tout, car la ligne sera complètement hors d'état. Mais il faut beaucoup de temps et passablement de négligence pour passer d'une ligne offrant un service à, mettons, 30 milles à l'heure à une ligne offrant un service à 5 milles à l'heure seulement. Quand on considère la question de l'entretien de la ligne, on doit donc aussi considérer le temps pendant lequel elle sera en service.

Si la ligne doit vraiment se détériorer en trois, quatre ou cinq ans, il est alors sage sur le plan économique de décider de ne pas l'entretenir pendant lapériode de cinq ans et la laisser décliner d'un service de 30 milles à l'heure à, mettons, un service de 15 milles à l'heure, car l'augmentation des frais d'exploitation qui résultera de ce déclin sera beaucoup moindre qu'elle ne l'aurait été si on avait décidé d'entretenir la ligne de façon à continuer d'offrir un service à 30 milles à l'heure.

Je vous ai fourni cet exemple pour vous montrer à quel point il est difficile de dire aux chemins de fer que s'ils ne maintiennent pas le même niveau de service ils vont être pénalisés. Dans l'exemple que j'ai fourni, les chemins de fer devraient alors engager des fonds qui ne devraient pas être engagés pour maintenir un niveau de service qu'il n'est pas nécessaire de maintenir étant donné que la ligne doit disparaître.

**M. Benjamin:** Nous les payons pour ça!

**M. Snavelly:** Pas si les fonds n'ont pas encore été dépensés, monsieur.

**Le président:** Monsieur Neil a la parole.

**M. Neil:** Monsieur Snavelly, si l'on suppose que le fait de retenir les fonds soit un moyen efficace d'assurer un service ferroviaire efficace—et c'est là l'une des préoccupations que

[Texte]

various witnesses: the performance of the railways, as well as looking at the investment programs of the railways on an annual basis—are you satisfied that the holdbacks as applied in Bill C-155 are effective? Are you satisfied with the bill in that regard? If you are not, what changes would you suggest in order to make these holdbacks more effective?

**Mr. Snavely:** I suspect that by now it is fairly clear that I am somewhat of a free enterpriser, if you will.

In general, I believe that “legislated efficiencies” are never as effective as competitive efficiencies, competitive-created efficiencies. I believe that no matter how carefully one writes the legislation, no matter how carefully one sets the rules, you cannot achieve the same kind of performance that can be achieved by head-to-head competition and all that sort of thing.

Now having said that, certainly the withholding of funds from the railways is a deterrent or a carrot, if you will, to them to perform. I have not really studied the bill in enough depth to comment as to whether there should be a bigger stick to go with that carrot. Is the stick big enough? I really do not know.

I think that the bill is probably adequate. But it is not really the bill; it is who is going to do this after the bill is written. I mean, you can write all the words on a piece of paper and on a bill that you want to. It is the implementation of those words, not what you put in the words, that ultimately decides how effective the carrot-and-stick approach becomes.

**Mr. Neil:** Now, one of the concerns that was expressed at the various hearings had to do with variable rates. Some of the elevator companies in particular were of the opinion that Clause 45, which provides for variable rates on weekends, would open the door to wider use of the variable rates.

I would be interested in your view with respect to variable rates. The elevator companies and others seem to think that it would result in a very rapid rationalization of the system. I would be interested in your views on variable rates, Mr. Gilson.

**The Chairman:** Mr. Snavely.

**Mr. Neil:** Oh, Snavely. I am sorry.

**Mr. Snavely:** Can I call you Mr. Benjamin now?

**The Chairman:** Touché! Mr. Snavely.

**Mr. Snavely:** From what I have said, I think you have really given my answer to your question in your description of the fears of the pools, that variable rates will indeed rationalize the system. That is what they fear. That is what I think is needed to bring far more in line this selling price covering the cost to the various participants. I think the rationalization is needed.

[Traduction]

différents témoins ont exprimées: l'efficacité du service ferroviaire, de même que les programmes d'investissements des chemins de fer sur une base annuelle—croyez-vous que les retenues de fonds telles que prévues dans le bill C-155 soient efficaces? Êtes-vous satisfait des dispositions du bill à cet égard? Dans la négative, quelle modification devrait-on apporter au texte de loi pour rendre les retenues de fonds plus efficaces?

**M. Snavely:** Je suppose bien qu'il est assez clair que je suis un partisan de la libre entreprise.

De façon générale, j'estime que les «mesures législatives» ne sont jamais aussi efficaces que la concurrence, les stimulants créés par la concurrence. A mon avis, quel que soit le soin qu'on mette à écrire un texte de loi, à établir les règles, il n'est pas possible d'obtenir d'aussi bons résultats que ceux que permettent d'obtenir la libre concurrence et d'autres moyens du même genre.

Ceci dit, il est certain que le fait de retenir les fonds destinés aux chemins de fer est un moyen, une carotte si vous voulez, qu'on peut utiliser pour les forcer à donner le service escompté. Je n'ai pas vraiment étudié le bill assez à fond pour faire des commentaires sur la nécessité de prévoir des sanctions plus importantes. La mesure prévue est-elle suffisante? Je ne sais vraiment pas.

J'estime que le bill est probablement un texte adéquat. Mais ce n'est pas le bill vraiment qu'il s'agit de remettre en question; il s'agit de se demander qui va l'appliquer. On peut écrire toutes sortes de choses sur un bout de papier et inclure ce qu'on veut bien dans un bill. En dernière analyse, c'est la façon dont on applique les mots, et non ce qu'on a bien voulu mettre dans les mots, qui détermine dans quelle mesure l'approche de la carotte et du bâton sera efficace.

**M. Neil:** L'une des préoccupations exprimées lors des différentes audiences avait trait aux tarifs variables. Les représentants de certaines minoteries en particulier se sont dits d'avis que l'article 4.5, qui prévoit des tarifs variables pour les week-ends, ouvrirait la porte à une plus grande utilisation de ce genre de tarifs.

J'aimerais connaître votre opinion sur les tarifs variables. Les représentants des minoteries et d'autres semblent penser qu'il en résulterait une très rapide rationalisation du système. J'aimerais connaître votre opinion sur les tarifs variables, monsieur Gilson.

**Le président:** Monsieur Snavely.

**M. Neil:** Snavely, je suis désolé.

**M. Snavely:** Puis-je vous appeler M. Benjamin, maintenant?

**Le président:** Touché! Monsieur Snavely.

**M. Snavely:** Selon ce que j'ai dit, je crois que vous avez répondu vous-même à votre question en décrivant les craintes qu'ont les pools de voir les tarifs variables réellement rationaliser le système. C'est cela qu'ils craignent. A mon avis, c'est cela qu'il faut pour aligner davantage le prix de vente sur les coûts assumés par les divers participants. La rationalisation est



[Text]

Therefore, I not only do not have the same fears of variable rates as do the pools—and I realize that I am now going to stand in somewhat a very small minority—I believe that if the grain transportation system is to become reasonably self-sustaining and not to depend on massive, massive ever-increasing government subsidies, variable rates will be a necessary ingredient to that system.

**Mr. Neil:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Neil.

**Mr. Mazankowski:** May I have a supplementary?

**The Chairman:** Yes, but just let me state that I would go to Mr. Ostiguy next, but he has agreed so with the indulgence of the committee, I will hear from Yurko next, following Mr. Mazankowski's supplementary.

**Mr. Mazankowski:** Just to follow the answer, it may reduce the level of government subsidies but would it not shift more of the responsibility and the onus onto the producers?

**Mr. Snavelly:** Mr. Mazankowski, when I make my statement, I am talking about the overall costs of the system coming more in line with the selling price so that the differential either disappears or at least becomes much smaller than I believe it to be today.

Clearly, in the process of rationalizing the rail system—which if you accept my definition of rationalization as one which shrinks and intensifies the system, makes it a more dense system—a certain amount of cost is passed off to someone else, because the farm did not move so therefore if the farmer transported his grain 15 miles to the elevator which is no longer there, and so he now has to go 40 miles, clearly we have added some cost to that farmer.

It is my opinion that the cost added to the farmer will be more than offset by the reduction in the cost to the railway, and I believe potentially a reduction in cost to the elevator company. So on balance, when the pieces are put back together, the costs have shifted indeed, some have more, some have less, but the total is now less than it was prior to the rationalization.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Snavelly. I now call on Mr. Yurko, please.

**Mr. Yurko:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Snavelly, I do not have anything profound to ask you, except to say that I was very interested in some of your remarks and the fact that you have studied the economic regime of the rail transportation system, particularly in western Canada. You are basically telling us what the classic economic rationalization given by most economists is, that bigness is more economical and lends itself to rationalization. You have told us that we need in the rail system big trains, big elevators and big ports.

[Translation]

nécessaire. Par conséquent, non seulement je n'éprouve pas la même crainte à l'égard des tarifs variables que les pools, et je me rends compte que je me range de ce fait du côté d'une très petite minorité, mais je crois également que les tarifs variables sont une composante nécessaire du système de transport des céréales si l'on veut que ce dernier couvre ses frais en grande partie et ne dépende plus de subventions gouvernementales massives et toujours croissantes.

**M. Neil:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Neil.

**M. Mazankowski:** Puis-je avoir une supplémentaire?

**Le président:** Oui, mais, auparavant, j'aimerais préciser que ce devait être le tour de M. Ostiguy, mais il a consenti, avec l'accord du Comité, à céder son tour à M. Yurko, qui passera donc après M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Pour faire suite à la réponse, les tarifs variables réduiront peut-être le niveau des subventions gouvernementales, mais n'imposeront-ils pas aux producteurs des responsabilités et des obligations additionnelles?

**M. Snavelly:** Monsieur Mazankowski, dans ma déclaration, je parlais des coûts globaux du système qui doivent s'aligner davantage sur les prix de vente de façon à ce que l'écart disparaisse ou devienne beaucoup moins important qu'il ne l'est aujourd'hui.

De toute évidence, dans un processus de rationalisation du système ferroviaire, qui, si vous acceptez ma définition, est un processus qui élargit le système et le rend plus compact, une certaine partie des coûts doit être assumée par quelqu'un d'autre, parce que la ferme, elle, n'a pas changé de place. Par conséquent, si l'agriculteur faisait 15 milles pour aller porter ses céréales au silo qui maintenant a disparu, dorénavant il doit faire 40 milles, ce qui signifie pour lui des coûts additionnels.

A mon avis, le coût supplémentaire que l'agriculteur devra assumer sera plus que compensé par la réduction du coût pour les sociétés ferroviaires et, possiblement, par une réduction du coût pour les sociétés exploitantes de silos. Donc, en tout et partout, lorsqu'on regarde l'ensemble, les coûts ont effectivement changé de place, certains en ont plus, d'autres en ont moins, mais les coûts totaux sont maintenant moins élevés qu'avant la rationalisation.

**M. Mazankowski:** Merci.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Snavelly. C'est maintenant au tour de M. Yurko.

**M. Yurko:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Snavelly, je n'ai pas de questions très fouillées à vous poser, sauf pour vous dire que j'ai été vivement intéressé par certaines de vos remarques et par le fait que vous avez étudié le régime économique du système de transport ferroviaire, en particulier dans l'Ouest du Canada. Fondamentalement, vous nous présentez, à l'instar de la plupart des économistes, la théorie classique sur la rationalisation, à savoir que le gigantisme est plus économique et se prête bien à la

[Texte]

I was very much impressed the last week or so ago to watch the massiveness and the length of the trains at Roberts Bank, the coal trains for example, which is an example of efficiency. This direction towards bigness in terms of rationalization and self-sustaining and so forth is great in the United States where most of the costs and rationalization of the rail system were transferred to the highway system, and the highway system was massively subsidized. Indeed that is what is happening in Canada to some degree; you are just transferring the subsidy from one government, if you wish, or one type of transportation system to another.

• 1150

But in following your argument, if you are so intent on rationalization in accordance with bigness—and I recognize that you said you are a free enterpriser, but I know there are also qualifications to that term, and we all vary dramatically in how we look at this—I want to ask you very specifically what your views are in terms of nationalization of the CPR. After your massive analysis of both railway systems in terms of costs, and recognizing the possibilities of reducing costs by integration of the two systems, because the two systems have to work dramatically together—and you have agreed that they have to be subsidized, though hopefully you could rationalize them so that they are self-sustaining—what are your objections or what are your views in terms of using the Crow benefit, \$651 million a year, toward, if you wish, a capital investment, because that is equivalent to some \$5 or \$6 billion a year, in terms of purchasing the CPR and integrating it with the CNR so that we would then have one national system which we could use for social purposes as well as economic purposes for shipping the various commodities to the seaports? As a free enterpriser I want to hear what you have to say in terms of integrating the two systems.

**The Vice-Chairman:** Before you reply, Mr. Snavely, the Chair would outline that it is far removed from the study you were commissioned to make and . . .

**Mr. Yurko:** But he knows all the economics.

**The Vice-Chairman:** But I do not know that it is relevant to Bill C-155 by which the committee is seized. However, you are at liberty to reply to that as you wish.

**An hon. Member:** Other witnesses have raised it.

**The Vice-Chairman:** Thank you. You may proceed.

**Mr. Snavely:** I would say two things in response to that. First, you started with the presumption that bigness is always better, and I do not think I have said that. Bigness can be better; there is a point at which bigness is worse. It depends on the particular circumstances of whatever it is one is analysing or whatever the factual circumstances are of a particular situation. So I cannot agree with you that *a priori* making something bigger necessarily makes it better. In terms of the

[Traduction]

rationalisation. Vous avez dit qu'il nous faut de gros trains, de gros silos et de gros ports.

J'ai été très impressionné la semaine dernière par la grosseur et la longueur des trains à Roberts Bank, les trains charbonniers par exemple, qui sont un exemple d'efficacité. Cette orientation vers le gigantisme, la rationalisation, l'autonomie financière et ainsi de suite convient bien aux États-Unis où la plupart des coûts de la rationalisation du système ferroviaire ont été reportés sur le système routier, et ce dernier a été massivement subventionné. En fait, c'est ce qui se passe au Canada dans une certaine mesure; vous ne faites que transférer la subvention d'un gouvernement à l'autre, ou si vous préférez, d'un type de système de transport à l'autre.

Mais, pour reprendre votre commentaire, si vous favorisez tellement la rationalisation et le gigantisme—et je crois que vous avez dit que vous êtes un partisan de la libre entreprise, mais je sais aussi qu'on peut qualifier cette expression et que nous avons tous des vues différentes sur le sujet—je veux vous demander ce que vous, en particulier, pensez de la nationalisation du Canadien Pacifique. Après avoir fait une analyse détaillée des coûts des deux systèmes ferroviaires et avoir reconnu qu'on pourrait réduire les coûts en fusionnant les deux systèmes, étant donné qu'ils doivent travailler main dans la main—et vous avez convenu qu'ils doivent être subventionnés, bien que vous puissiez, espérons-le, les rationaliser au point de les rendre capables de couvrir leurs frais—que pensez-vous de l'idée de se servir de la subvention du Nid-de-Corbeau, soit \$651 millions par année, comme investissement en immobilisations, car cela est l'équivalent d'environ \$5 ou \$6 milliards par année, pour acheter le Canadien Pacifique et le fusionner avec le Canadien National, et créer ainsi un système national unique que nous pourrions utiliser pour des raisons sociales et économiques, pour expédier les divers produits vers les ports de mer? En tant que partisan de la libre entreprise, dites-nous ce que vous pensez du fusionnement des deux sociétés ferroviaires.

**Le vice-président:** Avant que vous ne répondiez, monsieur Snavely, j'aimerais souligner que la question n'entre pas dans le cadre de l'étude qu'on vous a demandé de faire et . . .

**Mr. Yurko:** Oui, mais il sait tout des questions économiques.

**Le vice-président:** Mais je ne crois pas que la question est pertinente au projet de loi C-155 que le comité doit étudier. Toutefois, vous pouvez répondre, si vous le voulez.

**Une voix:** D'autres témoins ont posé cette question.

**Le vice-président:** Merci. Continuons.

**Mr. Snavely:** Ma réponse comporte deux volets. D'abord, vous présumez que le gigantisme est toujours meilleur, je ne crois pas avoir dit cela. Le gigantisme peut être meilleur, mais il arrive un point où il peut être pire. Cela dépend des circonstances ou des faits de la situation particulière que l'on analyse. Donc, je ne suis pas d'accord avec vous pour dire que, *a priori*, le gigantisme est nécessairement meilleur. Pour ce qui est du système de manutention des céréales, je désire le rendre plus



[Text]

grain handling system, actually I want to make it smaller but bigger in the sense that a smaller piece handles more traffic.

In terms of nationalization of railways, I guess I have two comments. First, I have yet to see a government that could run a railway better than a private enterprise management could run a railway. Secondly, in what is now eight years of what I thought was a six-month assignment—I would like to say that I was a 25-year-old boy when I started this, and look at me now—I have found nothing which suggests that the nationalized railway of Canada is superior to, more efficient than or provides a better service than does your private enterprise railway.

For those two reasons I would conclude that as of now and without a rather substantial study of the benefits of combining the two railways, and also the benefits of combining the two railways as a single private enterprise railway versus a single nationalized railway—so it is really a double study, one, the benefits of the combination and the bigness; second, are those benefits greater or lesser under private enterprise versus nationalization—I must conclude that I find no reason to suggest that there would be any advantage to Canada or its citizens in the nationalization of CP Rail or any part thereof.

**Mr. Yurko:** Just another very minor question, Mr. Snavely. We all recognize that in terms of rationalization of the railway systems, the shutting down of branch lines and so forth, this was done because of the fact that we had a massive construction of the highway system, totally subsidized. So trucking and different terminals can occur because we have just shifted the subsidies, much of it from the federal government to the provincial governments, and massively subsidized. I want to know if in all your studies you have examined at all and have managed to come forth with any figures whatsoever in terms of the shifting of the subsidies from the federal level, if you wish, to the provincial and municipal levels, and what the extent of the shift was. Have we any idea what these figures are?

**Mr. Snavely:** I have made no investigation of that particular element. And I would suggest, sir, that the building of the highway system, even if there was never a truck using that highway system, and if the carriage of every pound of traffic in Canada had remained on the rails, the citizens of Canada would still have required the highway system. Therefore, I do not think you can effectively make a comparison of what it cost to maintain a highway and what has been spent on a highway system against a rail transportation system, or any shift thereof—that is, not without taking into consideration substantially great and other benefits which have accrued to Canada as a result of the highway system. You did not build a highway system to haul freight only; it is not a comparable thing. As I said, if never a truck had been moved over it, or never will be, that system would pretty much be in place as it is today.

[Translation]

petit, mais aussi plus gros en ce sens qu'un plus petit élément peut accueillir davantage de trafic.

Quant à la question de la nationalisation des chemins de fer, j'ai deux remarques. D'abord, je n'ai pas encore vu un gouvernement qui puisse diriger une société ferroviaire mieux que ne peut le faire une entreprise privée. Ensuite, après huit ans de ce que je pensais être un travail de six mois—et j'aimerais souligner que j'avais vingt-cinq ans quand j'ai commencé cela, et regardez-moi maintenant—je n'ai rien trouvé qui puisse me faire croire que la société ferroviaire nationale est supérieure à la société ferroviaire privée, ou offre un meilleur service qu'elle.

Pour ces deux raisons, je dois conclure qu'en date d'aujourd'hui et sans une étude plutôt détaillée sur les avantages pouvant découler de la fusion des deux sociétés ferroviaires ainsi que sur les avantages pouvant découler de la fusion des deux sociétés ferroviaires en une seule entreprise privée plutôt qu'en une seule entreprise nationale—donc, il s'agit réellement d'une étude à deux volets: primo, les avantages de la fusion et du gigantisme; secundo, les avantages comparés d'une société ferroviaire privée et d'une société ferroviaire nationale—je dois conclure qu'il n'y a aucune raison qui me fait croire qu'il puisse être avantageux pour le Canada ou ses citoyens de nationaliser le Canadien Pacifique, ou toute partie de cette entreprise.

**M. Yurko:** J'ai une autre petite question, monsieur Snavely. Nous savons tous que la rationalisation du système ferroviaire, la fermeture de voies secondaires et ainsi de suite, est la conséquence de l'application d'un important programme de construction de routes, entièrement subventionné. Donc, on a recours au camionnage et à des silos terminus différents parce qu'on vient de transférer les subventions, en grande partie du gouvernement fédéral aux gouvernements provinciaux, et parce que ces opérations sont massivement subventionnées. Je veux savoir si, dans toutes vos études, vous avez examiné la question et déterminé quel montant des subventions est passé du palier fédéral, si vous voulez, aux paliers provincial et municipal. Avons-nous une idée de ces chiffres?

**M. Snavely:** Je n'ai pas fait d'enquête sur cet élément particulier. En ce qui concerne la construction du réseau routier, Monsieur, j'estime que même si aucun camion n'avait jamais utilisé ce réseau et si le transport de chaque livre de marchandises avait continué de se faire par voie ferrée, les citoyens du Canada auraient tout de même eu besoin du réseau routier. Par conséquent, je ne crois pas que vous puissiez faire de comparaison valable entre les coûts de construction et d'entretien d'un réseau routier et ceux d'un réseau ferroviaire ou de toute autre chose du genre—du moins, sans prendre en considération les avantages de grande et de moindre importance dont a bénéficié le Canada par la construction du réseau routier. On n'a pas construit ce réseau uniquement pour le transport des marchandises; il n'y a pas de comparaison possible. Comme je l'ai dit, même si aucun camion n'y avait

[Texte]

**Mr. Yurko:** There are pretty high toll charges in the United States on certain highways, as you obviously know.

I just want to ask you one other very brief question. If you involve yourself in a subsidy to the producer, in your opinion, would it be more attractive to relate that subsidy to production that is shipped, or acreage, or a combination of both? Have you got into this area at all? You do not have to answer it if you do not wish.

**Mr. Snavelly:** I am sorry, sir. That one is way beyond even an opinion from me. I do not understand all the ramifications of that.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Yurko.

Monsieur Ostiguy, s'il vous plaît, pour dix minutes.

**M. Ostiguy:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Snavelly, en réponse à une question posée plus tôt par un de mes collègues, vous avez dit que si nous voulons améliorer le réseau ferroviaire, il ne faudra arrêter les wagons que pour les réparer. Ce sont des propos que nous avons entendus à maintes reprises au cours de nos audiences lors de notre périple dans l'Ouest canadien.

Ma question est celle-ci: selon vous, quel système pourrait-on adopter qui permettrait aux wagons de poursuivre leur circulation? Devrait-on créer un comité de surveillance ou croyez-vous que le Comité supérieur du transport du grain, proposé dans le projet de loi C-155, pourrait effectuer ce travail, c'est-à-dire qu'il serve de chien de garde afin que les wagons n'arrêtent pas de circuler?

**The Chairman:** Mr. Snavelly.

**Mr. Snavelly:** I think, sir, I have to answer that in two parts—the first being the sort of non-stop train, the continually cycling train handling bulk commodities, happens today; it happens in Canada; it happens in the United States, and absent is any watch-dog committee, any transportation authority suggesting that you have to do that. It happens because it turned out that was the most efficient way to the benefit of both the railway, the producer, and ultimately the recipient, I guess, of handling certain commodities. So I do not think that to accomplish these efficiencies necessarily requires some, if you will pardon me, school teacher to sit over it with a ruler saying, Keep them moving.

On the other hand, given the structure of the system today, I believe that it will be valuable for what I think is termed in the bill the Senior Grain Transportation Committee, or some such thing, to look at these things. It is a form.

• 1200

I think there are many things that can be done once people start to realize they can be done and trades to be made. I think perhaps that is the real benefit of that aspect of the bill, not as the traffic cop who says, wait a minute, you stopped the train, you are not supposed to do that here, it has to go down there.

[Traduction]

jamais circulé ou n'y circulait jamais, ce réseau aurait été construit à peu près comme il est aujourd'hui.

**M. Yurko:** Comme vous le savez sans doute, les droits de péage sont assez élevés sur certaines routes des États-Unis.

Je veux simplement vous poser une autre question; elle sera très courte. Selon vous, si l'on s'engage à donner une subvention au producteur, serait-il plus attrayant de rattacher cette subvention aux produits livrés, à la superficie des terres ou aux deux à la fois? Avez-vous examiné ce point-là? Vous n'êtes pas obligé de répondre, si vous ne voulez pas.

**M. Snavelly:** Je regrette, Monsieur. Je ne peux même pas exprimer une opinion sur ce point là. Je n'en comprends pas toutes les ramifications.

**Le président:** Merci, M. Yurko.

Mr. Ostiguy, please, ten minutes.

**Mr. Ostiguy:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Snavelly, in reply to a question asked earlier by one of my colleagues, you said that if we want to improve the railway system, we should stop the cars only to repair them. We have heard that several times in the course of our hearings throughout western Canada.

My question is this; in your opinion, what system could be adopted to allow the cars to keep running? Should we establish a surveillance committee or do you think that the Senior Grain Transportation Committee proposed in Bill C-155 could do that job, i.e. act as a watchdog, so that the cars do not stop running?

**Le président:** M. Snavelly.

**M. Snavelly:** Ma réponse sera en deux parties, Monsieur. Premièrement, ce type de train qui n'arrête jamais, qui circule continuellement pour le transport des marchandises en vrac, existe déjà; il existe au Canada aussi bien qu'aux États-Unis et il n'y a pas de comité servant de chien de garde, ni d'organisation de transport recommandant une façon de procéder. Il existe parce que, en l'occurrence, c'était le moyen le plus efficace pour les sociétés ferroviaires, les producteurs et, en fin de compte, pour les clients, je suppose, de transporter certaines marchandises. Donc, pour obtenir un bon rendement, je ne crois pas qu'il soit nécessaire qu'un maître d'école surveille les wagons, avec sa règle à la main, en disant: «Circulez!»

D'autre part, compte tenu de la structure actuelle du réseau, je crois qu'il serait avantageux que cette tâche soit confiée au groupe qui, dans le projet de loi, est désigné sous le nom de Comité supérieur du transport du grain, ou quelque chose comme cela. C'est une formalité.

Je pense que l'on peut faire beaucoup de choses une fois que les gens se rendent compte que c'est possible et qu'il y a des marchés à conclure. Je pense que c'est là un des vrais avantages de cet aspect du projet de loi. Si je peux donner un exemple, ce n'est pas comme le policier qui dit: «Attendez, vous



## [Text]

It will help, but in the end this group is not going to create that situation in and of itself. The monitor cannot make it work without some co-operation from the various participants.

So as I said, I think the idea is good. I think if nothing else, this eight years that I have been involved in the various commissions and things have started a lot of people thinking about things they never thought about before. Just the idea of change has created thoughts of how to cope with the change, what can be done. So for all of those reasons I think the provision in the bill is good. I do not think it ultimately ends up as one that makes things work perfectly, because it will not. The committee itself will not.

**M. Ostiguy:** Vous avez dit plus tôt, monsieur Snavelly, si ma mémoire est fidèle, que selon les dispositions du projet de loi, les chemins de fer pourraient couvrir leurs frais et donc qu'ils seraient peut-être intéressés à transporter les céréales. Si les deux compagnies de chemins de fer faisaient leurs frais dans le transport des céréales, ne pourraient-elles pas ainsi intensifier leur concurrence, c'est-à-dire tenter d'aller chercher ce marché de transport des céréales, qui est un apport économique très important pour les compagnies de chemins de fer et pour le Canada tout entier?

**Mr. Snavelly:** Yes, sir. I think perhaps the railways have already started competing for the grain. At least they are now competing for who gets what share of the money. I really do think that making grain an attractive traffic will create competition between the two railways to haul grain. Previously it was a negative competition. It was one of: Better you should haul it than I. I have noticed that since the Hall commission proceedings, when the railways just had some inkling that perhaps grain was going to become an attractive traffic, they became more interested in it.

I venture to say that given the opportunity, CP Rail would be delighted to take half of CN's grain if the rates were compensatory; likewise, CN would be delighted to take half of CP's grain. I think it will create a competition between the two railways for the commodity, which in turn, I think, is good. It would be a competition in service, and if there are variable rates there will be a price competition at some point between them. While they do not serve many common points, they parallel each other very often through the Prairies. The taking of the grain to one railway or the other is a matter of 10, 15, or 20 miles; therefore they can compete, even though they do not serve the same point.

**Le président:** Monsieur Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Au cours de nos audiences dans l'Ouest canadien, et vous avez répondu en partie à cette question lorsque mon collègue d'en face vous interrogeait plus tôt, on a

## [Translation]

avez arrêté le train et vous n'avez pas le droit de le faire ici, vous devez continuer». Cela aidera, mais, au bout du compte, ce n'est pas le groupe intéressé qui va prendre l'initiative. Un moniteur ne peut pas faire son travail sans la collaboration des participants.

Je pense que l'idée est bonne. Je crois que le travail accompli par les commissions dont j'ai fait partie au cours des huit dernières années a, pour le moins, amené beaucoup de gens à réfléchir à des questions qu'ils ne s'étaient jamais posées. Cette possibilité de changement a obligé les gens à réfléchir, à se demander comment y faire face, de quelle façon ce changement pourrait être mis en oeuvre. J'estime donc, pour ces raisons, que les dispositions du projet de loi sont utiles, mais je ne pense pas que l'on puisse espérer atteindre la perfection. Ce n'est pas possible. Le Comité lui-même ne l'atteindra pas.

**Mr. Ostiguy:** Mr. Snavelly, you have said earlier, if I remember correctly, that with the bill, the railways could cover their costs and might therefore be interested in handling grain. If both railways covered their costs in this respect, would they not be more competitive? Would they not try to get a larger part of the grain hauling market which would be good business for them and for the whole of Canada?

**M. Snavelly:** Oui, c'est juste. Je pense que les chemins de fer ont déjà commencé à se faire concurrence. Du moins, ils se font concurrence au chapitre de l'argent, de la part qu'ils veulent recevoir. Je pense vraiment qu'en rendant le transport des céréales lucratif, on se trouvera à inciter les deux compagnies à se faire concurrence. Auparavant, c'était le contraire qui se produisait. Les responsables de chacun des chemins de fer préféraient que ce soit l'autre qui transporte les céréales. Depuis la tenue des audiences de la Commission Hall, c'est-à-dire depuis le jour où les chemins de fer ont commencé à comprendre que le transport du grain pouvait être lucratif, j'ai remarqué qu'ils avaient commencé à s'y intéresser.

Je me permets de m'avancer un peu en disant que, s'il avait l'occasion de le faire, le CP serait ravi de prendre la moitié des céréales du CN, si les tarifs étaient intéressants. Je pense qu'au même titre le CN prendrait volontiers la moitié des céréales du CP. Je pense que l'on créera ainsi une concurrence très fructueuse entre les deux chemins de fer. Il s'agira d'une concurrence au niveau du service et si les tarifs sont variables, les deux compagnies se feront sans doute concurrence au niveau des prix. Même si les deux chemins de fer ne desservent pas fréquemment les mêmes collectivités, leurs voies ferrées courent en parallèle sur d'assez longues distances dans les Prairies. Les céréales peuvent être menées vers l'un ou l'autre des chemins de fer étant donné que la distance qui les sépare n'est que de 10, 15 ou 20 milles. Par conséquent, les deux compagnies peuvent se faire concurrence même si elles ne desservent pas les mêmes collectivités.

**The Chairman:** Mr. Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** In the course of our hearings out west—and you have answered this question in part when my colleague, on the other side, was questioning you a little earlier today—the

*[Texte]*

souvent mentionné ou suggéré, si vous préférez, dans les mémoires, la possibilité de nationaliser les voies ferrées et non pas les compagnies de chemins de fer. Quelle est votre opinion sur ce sujet qui est ressorti à plusieurs reprises lors des audiences dans l'Ouest canadien?

**Mr. Snavelly:** I am sorry. I missed a portion of your question, the part that is "what is my opinion of". It is the "of" I am missing.

**Mr. Ostiguy:** Je disais que lors de nos audiences dans l'Ouest canadien, dans plusieurs mémoires qui nous ont été présentés, il a été suggéré de nationaliser uniquement les voies ferrées et non pas les compagnies de chemins de fer afin de permettre aux compagnies de chemins de fer d'utiliser n'importe quelle voie ferrée.

• 1205

Quelle est votre opinion quant à cette suggestion?

**Mr. Snavelly:** I think, in answer to an earlier question, I pretty much stated my position on nationalization. I am not sure, but I think I understand your question to be also that one railway could use the trackage of another railway.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** A roadbed, a common roadbed.

**Mr. Snavelly:** I am not altogether opposed to that. I believe there is evolving in the United States—I do not know about here but I know it is evolving in the United States—a recognition by railway management that a railway line is a rather expensive piece of an asset, both to build and to maintain, and that there are times when the pride of ownership must give way to the economies of joint usage. In the States, where we have now far more railways, you must remember—we have a much larger number of companies and a much more intertwined network—I anticipate we will find railways coming to agreements on trackage rights, where one railway gets to use the line of another and in turn gets rid of its line.

In Canada, I am not sure that the opportunities for that type of activity are as prevalent as they are in the States, simply because you only have two railways and on a map they do not seem—and I have not really analysed this in detail—to be interspersed with each other quite as much as the U.S. railways are. I certainly cannot say that it would be wrong and I can say that there are times and certain circumstances . . . It well may be the right, intelligent and economic thing to do to allow one railway to use the trackage of the other.

When you speak of western Canada and you speak of main lines, I think you are looking at something different. If I understand the situation, neither railway has sufficient capacity. Therefore, you certainly cannot take traffic off one and put it on the other, because, absent the recession, it already has all that it can handle and has to expand. There are

*[Traduction]*

possibility of nationalizing the tracks rather than the railway companies was mentioned in various presentations, or if you prefer, was suggested. What is your opinion on this matter which was brought up several times in the course of our hearings out west?

**M. Snavelly:** Je regrette, je n'ai pas entendu toute la question.

**Mr. Ostiguy:** I said that in the course of our hearings out west, it was suggested in several of the presentations that the railway tracks be nationalized, not the companies, so that the companies could use any track they wished.

What is your opinion about this suggestion?

**M. Snavelly:** Je pense, en réponse à une question précédente, que j'ai assez bien expliqué quelle était ma position sur la nationalisation. Je n'en suis pas sûr, mais si je comprends bien ce que vous voulez dire, c'est qu'un chemin de fer pourrait utiliser le réseau d'un autre chemin de fer.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Une superstructure, une superstructure en commun.

**M. Snavelly:** Je ne suis pas complètement opposé à cela. Je crois qu'aux États-Unis, je ne sais pas si c'est le cas ici, mais je sais que c'est en train de se passer aux États-Unis, que les directeurs des compagnies ferroviaires commencent à se rendre compte qu'une ligne de chemin de fer est un actif plutôt coûteux, coûteux à construire et à entretenir, et il y a des moments où l'orgueil du propriétaire doit céder le pas à l'économie de l'usage en commun. Aux États-Unis, où nous avons bien plus de compagnies ferroviaires, il ne faut pas oublier, nous avons un bien plus grand nombre de compagnies et un réseau qui s'entrecroise considérablement, je soupçonne que nous verrons les compagnies ferroviaires en venir à des ententes sur les droits de réseaux, c'est-à-dire qu'un chemin de fer aura le droit d'utiliser la ligne d'une autre compagnie et à son tour se débarrasser de sa ligne.

Au Canada, je ne suis pas sûr que ce genre de possibilité est aussi répandu qu'aux États-Unis, simplement parce que vous n'avez que deux compagnies ferroviaires et sur la carte leurs lignes ne semblent pas, et je n'ai pas vraiment analysé cette question en détail, leurs lignes dis-je, ne semblent pas s'entremêler autant que celles des États-Unis. Je ne peux certainement pas dire que ce serait à proscrire, et je peux dire qu'il y a des moments et dans certaines circonstances . . . Cela pourrait être une chose intelligente, judicieuse et économique de permettre à une compagnie de chemin de fer d'utiliser le réseau de l'autre.

Lorsque vous parlez de l'Ouest du Canada et vous parlez des lignes principales, je pense que vous parlez de quelque chose de différent. Si je comprends bien la situation, aucune des deux compagnies ferroviaires n'a de capacité suffisante. Par conséquent, vous ne pouvez certainement pas faire passer le trafic de l'une à l'autre parce que, abstraction faite de la



## [Text]

qualifications one has to put to the answer, but as a principle, I really do not find anything wrong with it.

**Le président:** Ce sera votre dernière question, monsieur Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Lorsqu'on parle du transport de céréales, on sait que cela touche l'agriculture de très près. Puisque je suis fils de cultivateur et vu que ma famille a une entreprise d'équipements de ferme, je suis tenté de vous poser la question suivante: avez-vous déjà envisagé... Lorsque vous achetez un tracteur ou une moissonneuse-batteuse, vous vous procurez l'équipement f. à b. de l'usine. Que cet équipement provienne de Toronto, Détroit ou de n'importe où aux États-Unis, c'est de l'équipement f. à b. de l'usine.

Avez-vous déjà envisagé de vendre les céréales f. à b. plutôt que ce soit le gouvernement d'une part et le producteur d'autre part qui paient le transport à destination?

**Mr. Snively:** I certainly do not hold myself out; I am not an expert in and do not pretend to be an expert in the marketing practices of grain. However, again in principle, there is no reason I know of that one could not sell grain "price elevator" and the buyer pick up all the transportation, provided that the prices were adjusted to the market level. It becomes a question of where you are putting the burden of the payment.

• 1210

For example, in the export coal business, I know in some instances coal is sold as of the port of export, in some instances it is sold as of the port of import, and I think on some occasions it may even be sold f.o.b. mine. Now, as the different actors get involved, particularly the ocean shipping, there is money to be made if one is sharp enough playing the charter rates, etc., in ocean shipping. Some importers actually prefer to take that gamble and sell it f.o.b. port of export. Others do not want to play in that game, so they buy it port of import.

But in principle again—without getting into the ramifications and marketing and that, which I do not truly understand—I would see no reason why it could not be sold as of the elevator rather than at the port.

In the States I know the grain companies effectively are the sales agents, and I am not sure that they do not sell some grain at least out of their elevator as opposed to at the port. But this grain company that is picking up the transportation bill, he buys the grain from the farmer at the country elevator and then it is really the grain company's problem from there on. That is somewhat different than the way it is here.

So no, there is no *a priori* reason why that could not be done that I know of.

## [Translation]

récession, elle ne peut déjà pas suffire à la demande et doit augmenter sa capacité. Il y a des détails qu'il faut étudier, mais en principe, je n'ai vraiment rien contre cette idée.

**The Chairman:** This will be your last question, Mr. Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** When we speak of grain transportation, we know it has to do very closely with agriculture. Since I am a farmer's son, and since my family owns a farming equipment business, I am tempted to ask you the following question; have you ever considered... When you buy a tractor or a combine, you buy that equipment f.o.b. from the plant. Whether that equipment comes from Toronto, Detroit, or anywhere in the States, it is equipment f.o.b. from the plant.

Have you ever considered selling grain f.o.b., rather than the government, on the one hand, and the farmer on the other, paying for transportation of the grain to its destination?

**M. Snively:** Je ne peux certainement pas m'avancer; je ne suis pas un expert et je ne prétends pas l'être sur les pratiques du marché des céréales. Cependant, encore une fois, en principe, je ne vois aucune raison pour laquelle on ne pourrait vendre le grain au «prix élévateur», et l'acheteur paierait le transport, à condition que les prix soient adaptés à ceux du marché. Cela devient alors une question de savoir qui doit payer la facture.

Par exemple, en ce qui concerne l'exportation du charbon, je sais que dans certains cas le charbon est vendu au port d'exportation, tandis que dans d'autres, il est vendu au port d'importation, et je crois que dans certaines occasions, il peut même être vendu franco à bord. Maintenant, compte tenu de l'intérêt manifesté par les nouveaux intervenants, particulièrement l'industrie du transport maritime, ceux parmi les transporteurs maritimes qui auront la brillante idée d'offrir des taux d'affrètement intéressants, etc. réaliseront certainement des gains. Certains importateurs préfèrent effectivement courir ce risque et vendre leur charbon franco à bord au port d'exportation. D'autres ne sont pas prêts à jouer ce jeu, alors ils l'achètent au port d'importation.

Mais, je le répète, en principe—sans entrer dans les détails et l'aspect de la commercialisation ou d'autres aspects de ce genre, que je ne comprends pas vraiment—je ne vois aucune raison pourquoi il ne pourrait être vendu au silo plutôt qu'au port.

Je sais qu'aux États-Unis ce sont les sociétés céréalières qui s'occupent des ventes, et je ne suis pas certain qu'elles ne vendent pas une certaine partie des céréales du moins à leur silo plutôt qu'au port. Mais ces sociétés qui assument les frais de transport achètent les céréales des cultivateurs au silo dans le pays et, à partir de ce moment-là, ce sont les sociétés qui prennent tout en charge. Cette façon de procéder diffère quelque peu de celle que a cours ici.

Alors non, je ne vois aucune raison «a priori» pour laquelle on ne pourrait procéder de la même façon.

[Texte]

**The Chairman:** *Merci, monsieur Ostiguy.*

Now I need a little guidance from the committee. We are supposed to adjourn at 12.30 p.m. for a subcommittee meeting. It is essential that we have a subcommittee meeting to make at least one decision so that the committee can proceed from here.

I have four names for the second round. I would propose, if our witness would agree, to give each party 10 minutes and adjourn at 12.45 p.m. Is that agreed?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, as an alternative, I would be agreeable to adjourning now, have a quick subcommittee meeting, and have Mr. Snavelly back starting at 1.30 p.m. Mr. Snavelly is one of the most key players in this whole operation, and I do not think we should be negligent in the amount of time we spend with him.

**The Chairman:** I certainly agree with that sentiment, Mr. Benjamin, but I am not sure of Mr. Snavelly's schedule. I am sure that we have a fairly substantial list of witnesses to hear this afternoon. I am also sure that some members have made plans to travel early this evening. So that is the restraint under which we are operating. I would prefer to . . .

**Mr. Benjamin:** [*Inaudible—Editor*]

**The Chairman:** Well, I do not think the government has made plans for any particular member to travel tonight, and I do not think the government has arranged Mr. Snavelly's schedule. Nor did the government, Mr. Benjamin, arrange the schedule for this committee for today. So I think that is a gratuitous comment which reflects on the committee.

**Mr. Benjamin:** This committee is operating under a government restraint.

**The Chairman:** Shall we proceed now, or shall we . . .

**Mr. Bockstael:** I prefer to proceed now, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I certainly share the sentiments of my colleague, Mr. Benjamin. I think Mr. Snavelly is a key witness. We have in the past cut short the time of very key and important witnesses, and I do not think we should do that on this occasion. I realize we have a heavy agenda for this afternoon, but I think it would certainly be inappropriate for this committee to not pursue the very important and pertinent questions that we have for Mr. Snavelly, because I think he has cleared up a lot of issues and perhaps given us a better understanding of the whole mechanism behind the facts and figures he has given us. I think it is in fairness to him and fairness to the committee that we should have sufficient time to pursue that question.

**The Chairman:** Well, tell me how to do it. I agree with you.

**Mr. Bockstael:** I propose to continue as you suggested, Mr. Chairman.

[Traduction]

**Le président:** *Thank you, Mr Ostiguy.*

Maintenant, j'aimerais demander l'avis l'avis du comité. Nous devons lever la séance à 12h30 pour tenir une réunion du sous-comité. Il est essentiel que nous tenions une réunion du sous-comité pour prendre au moins une décision sur laquelle le comité pourra se baser pour poursuivre ses débats.

J'ai quatre noms pour le prochain débat. Je propose, si notre témoin est d'accord, d'accorder 10 minutes à chaque intervenant et de lever la séance à 12h45. Êtes-vous d'accord?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je proposerais plutôt qu'on lève la séance maintenant. Qu'on tienne une brève réunion du sous-comité, et qu'on reprenne le débat à 13h30 avec M. Snavelly. M. Snavelly est l'une des personnes clé dans toute cette affaire, et je ne crois pas que nous devrions rogner sur le temps que nous allons passer avec lui.

**Le président:** Je suis tout à fait d'accord avec vous, M. Benjamin, mais je ne connais pas l'horaire de M. Snavelly. Je sais que nous avons une liste de témoins relativement substantielle à entendre cet après-midi. Je sais aussi que certains membres prévoient de quitter tôt ce soir. Nous devons donc composer avec cette contrainte. Je préférerais . . .

**M. Benjamin:** [*Incompréhensible—rédacteur*]

**Le président:** Bien, je ne crois pas que le gouvernement a prévu qu'un membre quelconque pourrait quitter tôt ce soir, et je ne crois pas que le gouvernement a planifié l'horaire de M. Snavelly; pas plus, M. Benjamin, qu'il n'a planifié l'horaire de ce comité pour aujourd'hui. Alors, je crois qu'il s'agit d'un commentaire gratuit qui fait du tort au comité.

**M. Benjamin:** C'est en vertu de contraintes imposées par le gouvernement que ce comité siège.

**Le président:** Allons-nous poursuivre maintenant ou allons-nous . . .

**M. Bockstael:** Je préfère que nous poursuivions, monsieur le président.

**Le président:** M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je suis tout à fait d'accord avec mon collègue, M. Benjamin. Je crois que M. Snavelly est un témoin clé. Dans le passé, nous avons écourté la période allouée à des témoins clés, des témoins très importants, et je ne crois pas que nous devrions agir de la même façon dans le cas qui nous préoccupe actuellement. Je suis conscient que nous avons un horaire chargé pour cet après-midi, mais, à mon avis, il serait certainement mal venu de la part de ce comité de laisser tomber les questions très importantes et pertinentes que nous avons à poser à M. Snavelly, étant donné qu'il a permis d'éclaircir de nombreux points et qu'il nous a peut-être permis de mieux comprendre tout le mécanisme qui sous-tend les données qu'il nous a transmises. Je crois qu'il est juste pour lui et pour le comité que nous ayons suffisamment de temps pour poursuivre sur cette question.

**Le président:** Bien, dites-moi comment nous allons procéder. Je suis d'accord avec vous.

**M. Bockstael:** Je propose qu'on poursuive de la manière que vous avez indiquée, monsieur le président.



[Text]

**The Chairman:** I agree with what you have said, Mr. Mazankowski. I agree with the point that Mr. Benjamin made as well, except for his final comment.

• 1215

**Mr. Mazankowski:** We are slated to adjourn at 12.30 pm. Why do we not adjourn at 12.30 pm? We will carry on with Mr. Snavelly's question; we will adjourn at 12.30 pm and have a subcommittee meeting, and perhaps we can reconvene, if it is agreeable with Mr. Snavelly, at 1.30 pm? We could continue with him until we are completed, and then go on to the rest of the schedule.

**The Chairman:** Is that convenient for you, Mr. Snavelly?

**Mr. Snavelly:** Yes, Mr. Chairman, I will be privileged to come back if the group so desires.

**The Chairman:** It shall be done.

You are on, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Snavelly, I guess the point that committee members have to address is this: At what level of a freight rate charged to the producers will grain production recede in this country, and thereby create a loss of grain traffic in the system, and thereby impact upon the totality of the system? You have prescribed a freight rate level that you believe constitutes a fair regime as far as the railroads are concerned. But have you considered what impact that might have upon the level of production, and the prospect of reduced amounts of grain traffic on the system, thereby jeopardizing the viability of the system?

**Mr. Snavelly:** No, sir. That was beyond any studies I have made. My studies were limited to the railway side of the issue. Obviously after spending eight years on and off in this, one picks up a little knowledge about other things, but I have not made any studies whatsoever that would indicate how much or how high the producer's share of the payment can go before it has a negative impact.

**Mr. Mazankowski:** There is a point in time when that will occur. We have heard consistently throughout the west that the removal of the statutory freight rate, as it now exists, could very well be the straw that breaks the camel's back.

Have you given any thought to that, without doing a study or a thorough analysis? Could you give the committee any benefit of your thoughts and advice on that particular point?

**Mr. Snavelly:** Only in a rather general sense. If the straw breaks the producer's back, it also breaks the elevator company's back; it also breaks the back of the port terminal people who have investment in the handling of grain. And while it will not necessarily break the railway's back absolutely because they do have a variety of commodities; when they are being paid a reasonably compensatory rate, it is not in their best

[Translation]

**Le président:** Je suis d'accord avec ce que vous avez dit, M. Mazankowski. Je suis également d'accord avec le point soulevé par M. Benjamin, sauf pour ce qui est de son dernier commentaire.

**M. Mazankowski:** Nous avons prévu l'ajournement à 12 h 30. Pourquoi n'ajournerions-nous pas à 12 h 30 ? Nous finirons avec la question de M. Snavelly, puis nous ajournerons à 12 h 30. Le sous-comité se réunira alors, et peut-être pourrions nous revenir ici à 13 h 30, si cela convient à M. Snavelly. Nous pourrions ainsi continuer à entendre M. Snavelly, jusqu'à ce qu'il ait terminé, puis poursuivre avec le reste de l'ordre du jour.

**Le président:** Cela vous convient-il M. Snavelly ?

**M. Snavelly:** Oui, monsieur le président. Je serai heureux de revenir devant ce groupe si tel est son désir.

**Le président:** Nous procéderons donc ainsi.

Vous avez la parole M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** M. le président, M. Snavelly. Je crois que la question sur laquelle les membres de ce comité doivent se pencher est la suivante: À quel niveau du taux de fret chargé aux producteurs la production de grains diminuera-t-elle dans ce pays, entraînant ainsi une diminution du trafic du grain dans le système et ayant, par le fait même, des répercussions sur l'ensemble du système ? Vous préconisez un niveau de taux de fret qui vous semble constituer un régime équitable pour les compagnies de chemins de fer. Avez-vous pensé cependant à ce que pourraient être les répercussions sur le niveau de production et à la perspective de quantités réduites de grains à transporter, ce qui mettrait en danger la survie du système ?

**M. Snavelly:** Non monsieur. Cette question va plus loin que toutes les études que j'ai pu faire. Mes études ont été limitées à l'aspect «chemin de fer» de la question. Il est évident qu'après avoir passé huit ans à travailler sur le sujet, on finit par acquérir certaines connaissances à propos d'autres choses, mais je n'ai pas fait d'études qui me permettraient de dire jusqu'à combien les producteurs peuvent payer avant que les conséquences négatives se fassent sentir.

**M. Mazankowski:** Cela se produira à un moment donné. Les représentants de l'Ouest nous ont bien fait entendre que la suppression du taux de fret réglementé, tel qu'il existe maintenant, pourrait fort bien constituer la goutte d'eau qui ferait déborder le vase.

Vous êtes-vous penché sur la question, sans pour autant faire une étude ou une analyse poussée ? Pourriez-vous faire partager au comité vos réflexions et votre avis sur ce sujet ?

**M. Snavelly:** Seulement dans un sens général. Si la goutte d'eau fait déborder la coupe du producteur, elle fera aussi déborder celle de la société d'éleveurs; il en sera de même de celle des gens du terminal portuaire qui ont investi dans la manutention du grain. Et même si elle ne fait pas nécessairement déborder la coupe de la société des chemins de fer, parce que cette dernière possède une variété d'installations, il n'est pas à l'avantage de la société de ne pas transporter de grains

[Texte]

interest not to move grain. It is in their best interest to have grain, and the more they have, the better off they are.

As I said, I do not know where that point is, where the back breaks, but when and if that point is reached, then it would seem to me that rational businessmen in all parts of the grain transportation and distribution system would try to find a way to change something so that the back was not broken, because nobody benefits from that.

I said it is a general statement. I realize that. I think one perhaps can learn something from looking at the relationship between the railways and the coal companies, where they are competing in the market. I am sure that both railways would like to get paid more than they do, and I am sure that both the coal companies that they serve would like to make more money than they do. But each has adjusted to a level of compensation that enables the coal to be sold in the world market.

• 1220

I recognize that today that is not such a very good market, but nonetheless, the principle is there. I would think that if the grain system reached that same point, then the players in the system would rationally make some adjustments, somehow, to prevent that from happening. Or perhaps you, being Parliament, will be met by a group of people organized and combined, rather than apart, coming and asking for help. I do not know what the solution is but I think it is clear that it is just not going to be allowed to disappear.

**Mr. Mazankowski:** I do sense in your response that you sympathize with this problem and recognize that we are really dealing here with part of the very foundation of the western agricultural society, in terms of the social and economic make-up, and the fact that this could have of a major impact upon the rural lifestyle in western Canada.

**Mr. Snavelly:** There is no question about that. As I said, it is not my area. I am not expert, if that be the proper word, in a lot of the aspects of it, but I have learned over the years—I certainly did not realize it when I started—that this is more than just a freight rate question. It is more than just a railway question. There are many ramifications to it. For that reason alone, it is a very difficult question to resolve, because of the various ramifications. I am sympathetic to many of those concerns.

I was one of the first—the safety net feature—some years ago, in talking to Tony Burgess at the time, I recognized what the farmers were telling me during my commission, that one of their great fears was that if the rates are increased they will just keep increasing and increasing, no matter how the price goes. I suggested then that perhaps a thought was to tie rail rates to grain prices at the port, keep it a constant per cent

[Traduction]

lorsqu'elle touche un taux compensatoire raisonnable. Elle a intérêt à transporter du grain, et plus elle en transporte, mieux elle s'en tire.

Comme je l'ai dit, je ne sais pas où se situe la limite, mais lorsqu'elle sera atteinte, si elle l'est, il me semble que des hommes d'affaires rationnels, appartenant à tous les secteurs du système de transport et de distribution du grain, essaieront de trouver une solution pour changer ce qui risque de faire déborder le vase, parce que personne ne tire profit de cette situation.

J'ai dit qu'il s'agissait d'un exposé général. Je m'en rends compte. Je crois qu'on peut apprendre en regardant la relation qui existe entre les chemins de fer et les sociétés de charbon, où les deux doivent subir la concurrence du marché. Je suis certain que les deux sociétés de chemin de fer voudraient être payées davantage et que les deux sociétés de charbon qu'elles desservent voudraient faire plus de profits qu'elles n'en font. Cependant, chacune s'est adaptée à un niveau de compensation qui permet de vendre le charbon sur le marché mondial.

Je reconnais qu'aujourd'hui ce n'est pas un si bon marché que ça, mais le principe est là. Je croirais que si le système des grains en arrivait au même point, les parties intéressées apporteraient en toute logique certains ajustements pour éviter que cela se produise. Ou peut-être qu'un groupe de gens organisés, et non pas chaque personne isolément, vous demanderait de l'aide, en votre qualité de représentant du parlement. Je ne connais pas la solution au problème, mais il m'apparaît clairement qu'on ne va pas simplement le laisser disparaître.

**M. Mazankowski:** Je vois par votre réponse que ce problème vous tient vraiment à cœur et que vous reconnaissez qu'il est réellement question ici d'une partie du fondement même de la société agricole de l'Ouest, puisque nous touchons à la composition sociale et économique, et que le problème dont nous traitons ici pourrait avoir des répercussions considérables sur le mode de vie rural dans l'Ouest du Canada.

**M. Snavelly :** Cela ne fait aucun doute. Comme je l'ai déjà dit, ce n'est pas mon domaine. Je ne suis pas un expert—si je puis m'exprimer ainsi—en ce qui concerne plusieurs aspects du problème, mais j'ai appris au cours des ans qu'il ne s'agit pas simplement d'une question de taux de transport des marchandises, ce que je ne savais certainement pas lorsque j'ai commencé à m'intéresser à l'affaire. Le problème ne met pas uniquement en cause les compagnies de chemin de fer: ses ramifications sont nombreuses, et c'est justement pour cette raison qu'il est si difficile à résoudre. Je comprends très bien un grand nombre des points soulevés.

J'ai été l'un des premiers—en ce qui concerne la soupape de sécurité—il y a quelques années, à reconnaître, lorsque j'ai rencontré Tony Burgess à l'époque, le bien-fondé de ce que me disaient les fermiers au moment où je faisais partie de la commission: l'une de leurs grandes craintes était que si les taux étaient haussés ils ne feraient par la suite qu'augmenter et augmenter, indépendamment des prix. J'avais alors dit qu'il serait peut-être possible de lier les prix des compagnies de



[Text]

rather than a fixed number. In a sense, the safety net is a variation on that theme.

So yes, I am sympathetic to—I am aware of the problems. I have tried to do my work—not tried to; I have done my work, in somewhat of a vacuum, in that I was given one part of the problem and I have directed my energies towards that solution. I recognize that solving that problem other than just by the government handing out money—any solution other than the government merely writing the cheque and saying to the railways, here is your money and good-bye, does create other problems and other things that must be resolved. I wish I could answer them for you.

**Mr. Mazankowski:** No, I think you have given us an indication of your feelings on the matter.

A specific question, Mr. Snavelly. Your cost analysis has been criticized, as well, on the amount that you have allocated for cost of capital to the railroads. Some suggest a criticism because you employed for both railways, the CN and CP, a pre-tax cost of capital rate of 25.43%, which applies, of course, or may very well apply, in the case of CP, but not in the case of CN. There has not been an allowance made for that in your cost calculation, as I understand.

Could you tell the committee why that was done? If you were to have taken into consideration the fact that CN does not pay tax, what kind of an adjustment would be appropriate?

**Mr. Snavelly:** First of all, Mr. Mazankowski, I started with the assumption that although CN is government-owned—I think it is a Schedule D Crown corporation—that the mandate of such a corporation was serious and they were indeed to at least act like a private enterprise operation, in a sense of the word. It was a Crown corporation that was supposed to earn money; therefore, I treated both in a sense as if they were privately owned. I did not consider the fact that the government owns CN to have any impact on the risk of CN. It is only the government's investment that is involved. One can argue there is no risk to CN as long as the government is financially stable, so in that sense I treated CN as if it were a private enterprise.

• 1225

On the tax question, it is true that CN today does not pay taxes, because of past losses which offset any profits it may make. It is my understanding that when and if CN does make sufficient profits or sufficient taxable income, it will be required to pay taxes the same as CP. Its government ownership does not forgive it, per se, the obligation to pay taxes.

[Translation]

chemin de fer aux prix du grain au port, de garder un pourcentage constant plutôt que de demander un montant fixe. La soupape de sécurité est en fait une variation sur le même thème.

Donc, oui, cette question me tient à coeur—je suis bien conscient des problèmes. J'ai essayé de faire mon travail; non, je n'ai pas essayé, j'ai fait mon travail, dans une espèce de vide, puisqu'on m'a donné une partie du problème et que j'ai canalisé mes énergies pour le résoudre. Je reconnais que le fait de résoudre le problème autrement que par l'octroi de subventions gouvernementales entraînera d'autres problèmes et d'autres questions à résoudre; il en sera ainsi de toute solution dans laquelle le gouvernement ne se limitera pas à faire un chèque aux compagnies de chemin de fer en disant : «Voici votre argent et au revoir!» J'aimerais bien pouvoir résoudre ces problèmes pour vous.

**M. Mazankowski:** C'est très bien; Je crois que vous nous avez montré comment vous perceviez toute la question.

J'aimerais maintenant vous poser une question précise, Monsieur Snavelly. On a également critiqué votre analyse des coûts, notamment votre évaluation du coût du capital des compagnies de chemin de fer. Certains ont critiqué votre analyse parce que vous avez utilisé pour les deux compagnies de chemin de fer, le CN et le CP, un taux de coût du capital avant impôt, de 25,43 %, qui s'applique naturellement, ou pourrait s'appliquer, dans le cas du CP, mais pas dans celui du CN. D'après ce que je peux voir, vous n'avez pas tenu compte de cela dans votre calcul des coûts.

Pourriez-vous dire au comité pourquoi? Comment devriez-vous modifier vos calculs pour tenir compte du fait que le CN ne paie pas d'impôt ?

**M. Snavelly:** Permettez-moi tout d'abord de souligner, Monsieur Mazankowski, que, pour mon analyse, j'ai pris pour acquit que le CN était une société gouvernementale—je crois qu'elle fait partie des sociétés de la Couronne qui figurent à l'Annexe D—et qu'une telle société avait un mandat important et qu'elle devait effectivement agir comme une société privée, du moins à certains égards. C'était une société de la Couronne qui était censée réaliser des profits; par conséquent, je les ai traitées toutes les deux comme si elles étaient des sociétés privées. Selon moi, le fait que le CN appartienne au gouvernement n'a aucune incidence sur le risque qu'il court. C'est seulement l'investissement du gouvernement qui est en cause. On peut prétendre que le CN ne court aucun risque tant que le gouvernement garde sa stabilité financière; c'est pourquoi j'ai traité le CN comme étant une entreprise privée.

Pour ce qui est de la question de la fiscalité, il est vrai que le CN ne paie pas d'impôts actuellement, en raison de pertes qu'il a subies dans le passé et qui annulent tous les profits qu'il peut réaliser. Je crois comprendre qu' aussitôt qu'il réalisera des profits ou un revenu imposable suffisants, il devra payer des taxes tout comme le CP. Le fait qu'il appartienne au gouvernement ne le dispense pas, en soi, de payer des impôts.

## [Texte]

One can argue that since CN does not pay taxes, it therefore should not collect a return which includes an allowance for taxes. On the other hand, one can also argue that if you do not put that allowance in, CN will probably never get to the point where it does pay taxes. By virtue of restraining its earnings to a lower level, you are preventing it from reaching a taxable situation.

**Mr. Mazankowski:** But Mr. Snavelly, are you not . . .

**The Chairman:** Final question, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** —in that instance violating one of the terms of your mandate; namely, to identify the costs and revenues attributed to the movement of grain at Crowsnest Pass freight rate for the year 1980?

**Mr. Snavelly:** The costs and revenues of an ongoing, viable railway system—an ongoing, viable railway system—will earn its full cost of capital, will have profits and therefore would be in a taxable position. Because of past happenstance, CN apparently—and I am going to go a little beyond what I know to be precise facts—CN obviously has substantial write-offs against any profits that it may earn, because it has been in a position in the recent past where it had a profit on the books but it did not pay taxes because it had a write-off.

In a sense it is like the normalized versus the actual maintenance question. Obviously, the normalized maintenance dollars were not spent either. The actual maintenance dollars were spent. But if you consider where I started from—and it is very important—costing is not something where you get the same answer, no matter where you start from, and probably no two people will get the same answer even if they start from the same place. Maybe they will be close. But I started with an assumption that I was developing costs for an ongoing, viable railway system, which to me said that system would pay taxes by definition, given the fact that it was an ongoing, viable system. If it did not pay any taxes, ultimately it would have some kind of a problem. You cannot keep generating tax losses forever and be an ongoing, viable system, which I think you recognize by virtue of the fact that periodically indeed you have had to bail—if I may use that word—CN out of a little, testy financial problem.

So for those reasons I have attributed taxes to CN. I make no bones. They do not pay them. I think it is desirable that CN get itself into a position where indeed it does pay taxes. When it gets to that position, then, in fact, it is much better off apparently than it is today, and I think maybe the bailing-out process will not occur quite so regularly.

• 1230

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Snavelly, thank you for agreeing to come back at 1.30 p.m.

With that I would ask those in the room who are not members of the steering committee, or do not plan to attend,

## [Traduction]

On peut prétendre que, puisque le CN ne paie pas d'impôts, il ne devrait pas avoir droit à un remboursement, qui comprend une somme prévue pour les impôts. Par ailleurs, on peut aussi prétendre que, si la somme en question n'est pas prévue, le CN ne parviendra probablement jamais au point où il sera en mesure de payer des impôts. En restreignant sa capacité de gain, on l'empêche d'améliorer sa situation au point où il pourrait payer des impôts.

**M. Mazankowski:** Mais, monsieur Snavelly, est-ce que vous . . .

**Le président:** Dernière question, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** . . . ne violez pas dans ce cas une des clauses de votre mandat qui est de déterminer les coûts et revenus du mouvement du grain, au tarif-marchandises du Nid-de-Corbeau, pour l'année 1980?

**M. Snavelly:** Les coûts et revenus d'un réseau ferroviaire régulier et viable—un réseau ferroviaire régulier et viable—lui permettrait de défrayer le plein coût du capital, de réaliser des profits et, par suite, d'être en mesure de payer des impôts. A cause de pertes subies dans le passé—et je m'aventure un peu au-delà de ce que je connais de la situation . . . une bonne partie des profits que réalise le CN se trouve à être annulée; ces derniers temps, on pouvait voir dans ses livres qu'il réalisait un profit, mais il ne payait pas d'impôts parce qu'il devait amortir ces pertes.

D'une certaine manière, c'est comme l'opposition entre les frais normalisés et réels. Manifestement, il n'y a pas eu non plus de frais d'entretien normalisés. Il y a eu des frais d'entretien réels. Mais si vous songez à mon point de départ—et c'est très important—on n'obtient pas les mêmes résultats. Des résultats semblables, peut-être, mais pas identiques. Mon hypothèse de départ, c'est que je détermine les coûts d'un réseau ferroviaire régulier et viable, ce qui selon moi, signifie que le réseau paie des impôts par définition, puisque c'est un réseau régulier et viable. S'il ne payait aucun impôt, il finirait par avoir un problème. On ne peut pas se soustraire indéfiniment à l'impôt et être un réseau régulier et viable. Vous le reconnaissez sans doute, puisque vous avez périodiquement été obligé de tirer le CN de quelque petit problème financier épineux.

C'est pourquoi j'ai prévu des impôts pour le CN. Je ne fais pas de manières. Je sais que le CN ne paie pas d'impôts. Selon moi, il serait souhaitable qu'il redresse sa situation et en vienne à payer des impôts. Quand il y parviendra, alors, il sera dans une bien meilleure posture qu'aujourd'hui, et je crois que le gouvernement n'aura plus à lui venir en aide aussi souvent.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

M. Snavelly, merci d'avoir accepté de revenir à 13 h 30.

Maintenant, je voudrais demander aux personnes présentes qui ne font pas partie du comité directeur ou qui n'ont pas



*[Text]*

to vacate the room as quickly as possible, so that we can get on with our subcommittee meeting.

I adjourn the meeting until 1.30 this afternoon.

## AFTERNOON SITTING

• 1335

**The Chairman:** Order, please.

We are resuming consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof.

We are on Clause 2.

We are continuing our questioning of Mr. Snavelly, who provided us with a very interesting morning.

I now call on Mr. Hovdebo to proceed.

**Mr. Hovdebo:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Snavelly, I still want to go back to the extra contribution here. It seems to me the CPR in their evidence to us suggested their return over and above—and I think they took it from your report... was 30.5% on other than statutory grain. Again, as far as your figures were concerned, would this include the return on investment?

• 1340

**Mr. Snavelly:** The answer is that unfortunately I have to say yes and no. Allow me to try to explain it once again.

As I tried to explain earlier this morning, in a very simplified form we can divide railway costs into two basic categories, variable and what we are calling constant costs. Those two categories include operating expenses, capital costs or return on investment and depreciation. There are capital and investment costs in both the variable category and the constant category. Therefore, in costing you take this large lump of variable costs and through various mechanisms and various methods, which I will not get into, you assign and determine that each traffic you are costing has properly attributed to that traffic the variable we can attribute to particular things. So in the variable cost attribution process, we assign to any given commodity, such as grain, operating expenses, variable return on investment, if you will, and variable depreciation. Then when we go over to the other pot of cost, the constant costs, where in this case we allocate a portion to the particular commodity, in effect when we allocate that portion we are bringing a portion of the operating expenses that are in that pile a portion of the return on investment and a portion of the depreciation.

So you are getting some return in the variable costs, and you are getting some return in the constant costs, but not all of the constant cost allocation or the contribution is in fact returns. Part of it is an operating expense.

*[Translation]*

l'intention d'assister à la réunion de bien vouloir quitter la salle le plus rapidement possible, pour que nous puissions tenir la réunion de notre sous-comité.

La séance est ajournée jusqu'à 13 h 30.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** À l'ordre.

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Nous en sommes à l'article 2.

Nous continuons à poser des questions à M. Snavelly, grâce à qui nous avons passé une matinée très intéressante.

Je cède maintenant la parole à M. Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Merci, monsieur le président.

M. Snavelly, j'aimerais revenir à la contribution supplémentaire. Il me semble que dans son exposé, le CPR a laissé entendre que son rendement en sus je pense que ces données sont tirées de votre rapport—était de 30,5 p. 100 sur le grain qui n'est pas régi par la Loi. Pour ce qui est de vos données, est-ce que cela comprend le rendement sur le capital investi?

**M. Snavelly:** Malheureusement, je dois vous répondre oui et non. Je vais tenter de m'expliquer de nouveau.

Comme j'ai tenté de l'expliquer de façon très rudimentaire au cours de la matinée, nous pouvons diviser les frais des sociétés ferroviaires en deux grandes catégories: les coûts variables et ce que nous pourrions appeler les coûts fixes. Ces deux catégories englobent les dépenses d'exploitation, le coût en capital ou le rendement du capital investi et l'amortissement. Il y a des coûts en capital et d'investissement dans la catégorie des coûts variables et dans celle des coûts fixes. Par conséquent, dans le calcul des coûts, vous prenez cette importante part de coûts variables et, par divers mécanismes et diverses méthodes dont je vous épargnerai le détail, vous imputez les coûts et vous vous assurez que dans chaque service ferroviaire, on a bien fait intervenir les coûts variables appropriés. Ainsi, dans le processus de répartition des coûts variables, nous affectons à toute marchandise donnée le grain, les dépenses d'exploitation, le rendement sur le capital investi, si vous voulez, et l'amortissement des coûts variables. Pour ce qui est des coûts fixes, nous en affectons une partie à telle marchandise et, quand nous le faisons, nous regroupons une partie des dépenses d'exploitation qui sont dans cette catégorie, une partie du rendement sur le capital investi et une partie de l'amortissement.

Vous obtenez donc un certain rendement dans les coûts variables et un certain rendement dans les coûts fixes, mais en fait, les affectations de coûts fixes ou l'apport de capital ne sont pas tous des rendements. Il s'agit en partie d'une dépense d'exploitation.

## [Texte]

The best example, the most easily understood example, is perhaps the salary of the president of the railway. He is not attributable to any particular traffic, therefore his salary, which is an operating cost, is embedded within this larger amount called constant costs. If I take 20% out of constant costs, in effect I am taking 20% of his salary, 20% of other constant operating expenses, plus 20% of the return that is in the constant costs side.

I hope that that is clear. I am not sure that it is.

**Mr. Hovdebo:** Yes, it is very good. Part of the reason I asked the question was following on Mr. Reid's statement that the Canadian Wheat Pool got 23% return on assets and the CPR only got 7%. Is it possible to compare any two corporations this way?

**Mr. Snavelly:** Yes, sir, it is certainly possible to compare them. If I may take a moment, I would like to try to explain a difference between two terms that I know have been used. One is return on investment, and the other is cost of capital. As I will explain in a minute, it does relate to the comparison of the two.

"Return on investment" as such is an accounting term which is an after-the-fact term wherein you add up all of your revenues for the year, all of your costs for the year, excluding cost of capital; you have something left over and you divide that by the net investment. That tells you what your earnings were for that year.

Cost of capital is the same basic calculation; it comes off an investment base. But it is what the economist projects that you should earn in order to be viable over the long run. Therefore when you do costing, you put a return in. That is what should be earned. At the end of the year, when the accountant adds up the books, he tells you what you did earn. Now if your actual return on investment is equal to your cost of capital, then you have earned what the economist has said is required for you.

• 1345

Now, to get to your questions, I can say that to compare two companies' returns on investment in just absolute terms can certainly tell you that one company earned more or less on its investment than did another company. But what it cannot tell you is how does each company stack up in terms of what it should have earned. If I may use an example, it is conceivable that there is a particular very risky business that should earn, say, 70% on its investments—an extremely risky endeavour. And another company which should earn 10% on its investment. Now, if you just then look at their actual returns, you will get maybe a 10% for my second non-risky company and a 30% for my first very risky company—with the conclusion being that the one earned three times the other. It does not say, however, that the one which earned three times the other

## [Traduction]

Le meilleur exemple, le plus facile à comprendre, c'est le salaire du président de la société ferroviaire. Cette somme ne peut être affectée à aucun service ferroviaire particulier; par conséquent ce salaire, qui est une dépense d'exploitation, est englobé dans une somme plus considérable appelée coûts fixes. Si je prends 20 p. cent des coûts fixes, je prends 20 p. cent de ce salaire, 20 p. cent des autres dépenses d'exploitation fixes, plus 20 p. cent de rendement qui est du côté des coûts fixes.

J'espère que c'est clair. Je n'en suis pas sûr.

**M. Hovdebo:** Oui, c'est excellent. L'une des raisons pour lesquelles j'ai posé cette question, c'est que, d'après la déclaration de M. Reid, le *Canadian Wheat Pool* obtenait sur l'actif un rendement de 23 p. cent et le CPR seulement 7 p. cent. Est-il possible de comparer de cette façon ces deux corporations?

**M. Snavelly:** Oui, monsieur, il est certainement possible de les comparer. Si je puis prendre un moment, j'aimerais expliquer la différence entre deux expressions qui, je le sais, ont été utilisées. L'une d'elles est le rendement sur le capital investi et l'autre est le coût en capital. Comme je l'expliquerai dans un moment, cela est lié à la comparaison entre les deux expressions.

Le «rendement sur le capital investi» est un terme de comptabilité utilisé après coup, lorsque vous additionnez tous vos revenus pour l'année, tous vos coûts pour l'année, à l'exclusion du coût en capital; vous divisez le montant qui reste par l'investissement net et ce montant, c'est votre bénéfice pour l'année.

Pour le coût en capital, vous faites le même calcul de base; il provient d'un investissement. Mais c'est ce que l'économiste calcule que vous devriez gagner pour que l'entreprise soit viable à long terme. Par conséquent, dans votre calcul des coûts, vous incluez un rendement. C'est le montant qu'il faudrait gagner. A la fin de l'année, lorsque le comptable fait les comptes, il vous dit combien vous avez gagné. Si, alors, le taux réel de rendement de votre capital investi est égal à votre coût de capital, vous avez obtenu ce dont vous avez besoin, selon les économistes. Donc, pour répondre à vos questions, je puis ajouter que la comparaison entre les taux de rendement sur le capital investi de deux entreprises différentes, en valeur réelle, peut certainement indiquer si l'une des entreprises a fait des gains supérieurs ou inférieurs à l'autre.

On ne peut cependant pas en déduire ce que chaque société a amassé par rapport à ce qu'elle aurait dû gagner. Permettez-moi maintenant de donner un exemple: imaginons qu'une entreprise donnée puisse toucher 70 p. 100 de son capital investi pour une affaire très risquée. Une autre entreprise ne touchera que 10 p. 100 de rendement sur son investissement. Si vous analysez ensuite les taux de rendement réels, vous constaterez probablement que la deuxième entreprise de l'exemple a obtenu 10 p. 100 de rendement et que la première, celle qui a investi dans une entreprise très risquée, a obtenu 30 p. 100 de rendement. On pourrait alors conclure que la première a gagné trois fois plus que l'autre. On ne peut cependant déterminer si celle qui a gagné trois fois plus que l'autre est dans une situation plus avantageuse. En fait, dans



**[Text]**

necessarily is better off. In fact in the example I gave, the one with the 30% which should have earned 70%, is much worse off than the one with the 10% that only should have earned 10%.

So you can make the comparison; it certainly has some relevance, but you cannot draw certain conclusions just from looking at return on investment.

**Mr. Hovdebo:** The reason I keep inquiring into this kind of approach is that in the CPR presentation they show such a great return for traffic other than grain; yet they claim, and give us, figures for such small returns on the whole. They seem to do pretty well when they want to convince us that they are doing better somewhere else, and they do not do as well when they take a look at their total investment. There seems to be no relativity. It is not possible that all of this change between 30% and 7% is all caused by the movement of grain.

**Mr. Snavelly:** I am not going to suggest right now that all is caused by it, because I really have not analysed it that way. But perhaps if I could give you an example, it might help for you to understand how basically that kind of dichotomy can indeed occur. If a company has—I will use very small numbers—\$20 worth of variable cost and \$10 worth of constant costs and those two numbers were added together, if they actually took in \$30, they would have, let us say, a 25% return on investment.

If I break the variable cost down according to the products produced, and I find that \$10 is spent for product A and \$10 for product B and, in fact, product A also contributes \$5 for constant cost, therefore I will have \$15 of revenue received from product A. And that means I have—and I hope I make this simple enough—I have \$10 of variable cost for product B, and \$5 of constant cost remaining. If I only receive \$2 from the sale of product B, then I have left over \$8 of variable cost that I have not accounted for, plus I am still short \$5 on my constant cost coverage. So in a sense I can be making a very significant return, if you will, on my first commodity, but if I am losing a significant amount of dollars, particularly on the variable side of the second commodity, my overall return is very low.

• 1350

Now, as I said, I have not made a study and cannot demonstrate that it is or is not all attributable to grain.

**Mr. Hovdebo:** With grain only 14% or 15% it is very unlikely, though.

**Mr. Snavelly:** I believe that the passenger traffic is not making any contribution. It is, at least supposedly, evening with its variable cost. That is a fairly substantial swing. I would really have to examine all of the numbers to conclude that it is not possible—the 25% to the 7% or 8%. I also do not know what year that 8% figure is for. If it is for year 1982, because of the significant downturn in traffic, the railways did

**[Translation]**

l'exemple donné, celle qui a gagné 30 p. 100 et qui devait en toucher 70 p. 100 a probablement fait une moins bonne affaire que celle qui devait en obtenir 10 et qui en a touché 10.

En conclusion, vous pouvez faire des comparaisons car elles sont utiles, mais vous ne pouvez tirer des conclusions générales en vous fiant uniquement au rendement sur le capital investi.

**M. Hovdebo:** J'insiste sur ce point parce que, dans sa présentation, la société CPR a indiqué qu'elle avait un taux de rendement élevé dans d'autres secteurs que celui du grain et déclare, dans l'ensemble, avoir obtenu un faible taux de rendement. Lorsqu'on veut nous convaincre que leurs autres secteurs sont prospères on affirme que la société se porte bien, mais on soutient qu'elle a des problèmes lorsqu'on analyse l'ensemble de leurs investissements. Il me semble y avoir contradiction. Il n'est pas possible que toutes ces variations entre 30 p. 100 et 7 p. 100 soient causées par le transport du grain.

**M. Snavelly:** Je ne vous dirai pas que ces variations sont toutes causées par cela, parce que je n'ai pas analysé la situation de ce point de vue. Toutefois, je peux vous donner un exemple qui vous permettra de comprendre que ce genre d'écart peut véritablement se produire. Je vais utiliser des chiffres très bas. Supposons qu'une entreprise ait des frais variables de \$20 et des frais fixes de \$10, soit au total \$30. Si les revenus étaient de \$30, le taux de rendement sur le capital serait, disons, de 25 p. 100.

Si j'effectue une ventilation des coûts variables en fonction des produits fabriqués et que je découvre qu'on dépense \$10 pour le produit A et \$10 pour le produit B et que, en fait, le produit A a un coût fixe de \$5, j'obtiens un revenu de \$15 pour le produit A. Ce qui signifie que j'obtiens un coût variable de \$10 pour le produit B et que le coût fixe est de \$5. J'espère que mon explication est suffisamment simple. Si la vente du produit B ne me rapporte que \$2, je n'ai pu récupérer les \$8 de coût variable, ni les \$5 de coût fixe. Par conséquent, dans un certain sens, j'aurai obtenu un très bon taux de rendement pour le produit A, mais j'aurai tout de même perdu beaucoup d'argent, notamment à cause des coûts variables du produit B. Mon taux de rendement global sera donc très faible.

Comme je l'ai déjà mentionné, je n'ai pas fait d'étude et je ne suis pas en mesure de prouver si cela est ou non attribuable au grain.

**M. Hovdebo:** Le grain ne représentant que 14 p. cent ou 15 p. cent, cela est très improbable.

**M. Snavelly:** À mon avis, le trafic des passagers ne rapporte aucun bénéfice. Je suppose qu'au moins, il couvre les frais variables. Il s'agit d'un glissement assez important. Je devrais vraiment étudier tous les chiffres avant de conclure que cela n'est pas possible, c'est-à-dire passer de 25 à 7 ou 8 p. cent. En outre, je ne sais pas à quelle année s'appliquent ces 8 p. cent. S'ils s'appliquent à l'année 1982, étant donné la baisse importante du trafic, les chemins de fer ont eu un rendement

[Texte]

not earn the same return on their commercial traffic overall as they did in previous years, because the volume was way down.

**Mr. Hovdebo:** Mr. Reid, maybe you can tell us. What year was that CPR?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Those figures were taken from this year's *Financial Post* 500 rankings. They were published in June, 1983. The figures are for 1982.

**The Chairman:** You are now on, Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I would like to ask Mr. Snively a question. He mentioned that railway costing is a profession fraught with certain difficulties, and when we were out west we had two consultants' reports quoted to us, one by the Government of Manitoba and the other one by the three wheat pools, both of whom went out and hired consultants. I regret that neither really gave us the terms of reference of the consultants.

In the case of the Manitoba government, it was R. L. Banks and Associates, a company which I believe is also in Washington, who estimated that the costs that you provided in your reports were overestimated by \$107 million. The other one was a company called Travecon, which had been hired by the wheat pools, and it was their estimation that there was a difference of some \$202.8 million in overestimation.

I wonder if you could answer my question in two parts. First of all, are you aware of this controversy over your reports? Secondly, how would you answer the criticism that your costs are overestimated by those amounts?

**Mr. Snively:** The first answer is, I am aware of those two reports. I believe the one done for the pools was in fact submitted or at least presented to the Gilson group. The Banks report was done separately. Banks also did a study before my inquiry commission, on behalf of all three provinces.

I think—and I have not reviewed either of those studies for some years—I think the basic differences were in the judgment areas: the branch-line rehabilitation assets, as to whether or not they are properly attributable to the railways and hence there should be a cost; there is a dispute between those two and myself as to the appropriate cost of capital, which is, to some extent, a judgment. The Banks people, as I recall, generally conclude that the railways have no investment in cars because the cars are older than the average age, which, in my judgment, is an improper use of the group association theory. I will not go beyond that. That is a costing issue, as to which is proper.

There was something else in the pool's statement, and I cannot put my finger on it at the moment, that accounted for a large amount of those dollars and that was in the judgment area. I think perhaps the pools allowed a very, very small—I

[Traduction]

inférieur, au chapitre du trafic commercial en général, à celui des années précédentes, parce que le volume était très bas.

**M. Hovdebo:** M. Reid, vous pouvez peut-être nous éclairer. À quelle année correspond ce pourcentage?

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** Ces chiffres ont été extraits de la liste des 500 de cette année, qui figure dans le *Financial Post*. Ils ont été publiés en juin 1983. Les chiffres sont ceux de 1982.

**Le président:** Vous avez la parole, monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** Je voudrais poser une question à M. Snively. Il a mentionné que l'établissement des coûts ferroviaires est un domaine semé d'embûches et que, lorsque nous étions dans l'Ouest, deux rapports d'experts nous ont été cités; l'un commandé par le gouvernement du Manitoba et l'autre, par les trois pools de blé qui ont aussi engagé des experts. Je regrette que ni l'un ni l'autre ne nous ait vraiment expliqué le mandat des experts.

Dans le cas du gouvernement du Manitoba, R.L. Banks and Associates, société qui, je crois, a aussi un bureau à Washington, a évalué que les coûts que vous avez indiqués dans vos rapports étaient surestimés de 107 millions de dollars. L'autre firme était une société appelée Travecon, qui avait été engagée par les pools du blé, et leurs experts ont estimé qu'il y avait une différence de quelque 202.8 millions de dollars en surestimation.

Je me demande si vous pouvez répondre à ma question en deux parties. D'abord, êtes-vous au couxx courant de cette controverse en ce qui concerne vos rapports? Ensuite, comment pouvez-vous répondre aux critiques visant la surévaluation de vos coûts?

**M. Snively:** La première réponse est que je suis au courant de ces deux rapports. Je crois que celui qui a été commandité par les pools a, en fait, été présenté au groupe Gilson. Le rapport Banks a été fait séparément. En outre, le groupe Banks a fait une étude avant la création de ma commission d'enquête, pour le compte des trois provinces.

A mon avis, je n'ai pas revu ces études depuis quelques années, je crois que les différences fondamentales n'étaient qu'une question de jugement: décider si oui ou non les actifs associés au Programme d'amélioration des voies de service sont vraiment attribuables aux chemins de fer, ce qui entraîne forcément un coût. Il y a une divergence d'opinion entre ces deux groupes et moi-même en ce qui constitue le coût du capital approprié et, dans une certaine mesure, c'est une question de jugement. Les gens de Banks, si je me souviens bien, ont, en règle générale, conclu que les chemins de fer n'ont pas investi dans les wagons parce que ces derniers ont dépassé le nombre d'années d'utilisation prévues, ce qui, à mon sens, est une utilisation impropre de la théorie d'association du groupe. Je ne m'étendrai pas davantage sur ce sujet. La question est de savoir quel est le coût approprié.

Il y avait autre chose dans le rapport des pools dont je ne me souviens pas exactement, et qui expliquait une grande partie de la différence mais, là encore, il s'agissait d'une question de jugement. Je suis d'avis que les pools ont peut-être alloué un



[Text]

will put it this way. I think the \$2 million difference included contribution, and there is a substantial difference in the contribution amount. The difference on the variable cost basis is not nearly as substantial as it is once you add the contribution. As I have said several times today, the contribution is indeed a judgment and it depends on what you hypothesized or set forth as the goals of the contribution. My recollection of that study is that it dealt with something that—grain was going to pay some portion of the cost of the expansion required in the west, based on some allocation theory, which in my judgment is not a proper way to set the contribution.

• 1355

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** So basically there are no disagreements in terms of the costs of running the system insofar as they can be identified, say on the basis on variable costs, no disagreement in terms of costs insofar as they can be identified in terms of constantly fixed costs, but in the judgment area of the allocation—that is where the problem rests.

**Mr. Snavelly:** Fundamentally that is correct. As I recall, according to the Gilson report or a document which was presented which laid side by side my costs versus those the pools were putting in, as to where the differences were, in about 85% of the variable costs there was no difference; we were in agreement. I think that is basically true of the Banks statement: 85% to 90%. The differences essentially lay in cost of capital—who owns and is entitled to a return on certain assets—and then, when you add the contribution to it, there is a vast difference as to what is an appropriate contribution.

So the differences are in the judgment areas, not in the areas where one applies accepted methodologies to the costing.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Therefore the assumption is that what was going on in these studies is not an attempt to avoid the question of the actual costs being there, but in some cases a disagreement over what future costs might be. For example, the cost of capital nobody really can predict. Then the second one is the ownership of the branch lines, in which case somebody has to own it, whether it be the railways or the province or the farmers or the government, but those are still real costs that have to be dealt with going into the system, whether they are borne by the railways, whether they are borne by the producers or by the government; they have to be borne by somebody.

**Mr. Snavelly:** That is correct, sir. On the branch lines, I think there is no dispute that there is a cost associated with the branch-line assets that came in through the rehabilitation program. The dispute is who bears those costs, or putting it another way, who should get the revenue to cover those costs if we are talking about revenue. Now, my judgment was railways; Mr. Banks' judgment is that it is a government investment, therefore we put it aside; we recognize a cost with

[Translation]

coût très, très bas. Je crois que la différence de 2 millions de dollars comprenait la contribution et qu'il y a une différence substantielle dans le montant d de la contribution. La différence en ce qui concerne le coût variable n'est pas aussi substantielle lorsqu'on ajoute la contribution. Comme je l'ai dit à plusieurs reprises aujourd'hui, la contribution est bien une affaire de jugement et tout dépend de votre hypothèse ou des buts que vous envisagez pour la contribution. Ce dont je me souviens de cette étude, c'est qu'elle traitait, elle se fondait sur une théorie de l'allocation, c'était grâce au grain qu'on allait pouvoir payer une partie des coûts de l'expansion nécessaire dans l'Ouest, ce qui, à mon avis, n'est pas la bonne façon de fixer la contribution.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Donc, fondamentalement, il n'y a pas de désaccord en ce qui touche aux coûts d'exploitation du système, dans la mesure où ces coûts peuvent être déterminés, disons, sur la base des coûts variables et qu'il n'y a pas de désaccords en ce qui concerne les coûts dans la mesure où ils peuvent être déterminer continuellement en termes de coûts fixes; les désaccords portent sur la répartition qui est une question de jugement; c'est là que réside le problème.

**M. Snavelly:** C'est fondamentalement exact. Si je me souviens, selon le rapport Gilson ou un document qui a été présenté et qui comparait mes coûts à ceux que les pools ont produits pour voir où se trouvaient les différences, dans 85 p. 100 des coûts variables, il n'y avait aucune différence. Nous étions d'accord. Je crois que c'est vrai également de l'exposé de M. Banks: 85 à 90 p. 100. Les différences portent essentiellement sur le coût du capital (qui possède certains actifs et qui a droit d'en retirer un bénéfice?) et si vous y ajoutez alors la contribution, cela fait une grande différence pour ce qui est de fixer la contribution appropriée.

Les différences reposent donc sur des questions de jugement et non pas sur des méthodes courantes de calcul des coûts.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Par conséquent, on part du principe qu'on n'a pas essayé, dans ces études, d'éviter la question des véritables coûts, mais que, dans certains cas, un désaccord existe sur ce que pourraient être les coûts dans l'avenir. Par exemple, personne ne peut vraiment prédire le coût du capital. Puis il y a les embranchements et qui en sera le propriétaire. Ils doivent appartenir à quelqu'un, que ce soit les chemins de fer, la province, les agriculteurs ou l'État. Mais ce sont quand même des coûts qui doivent être compris et inclus dans le système, qui que ce soit qui les assume: chemins de fer, producteurs ou gouvernement; il faut bien que quelqu'un paie.

**M. Snavelly:** Oui, monsieur, c'est exact. En ce qui concerne les embranchements, je crois que personne ne conteste le fait qu'il existe un coût lié à l'actif des embranchements, actif qui provient du Programme d'amélioration. Le différend porte sur la question suivante: qui va assumer les coûts? Oui, en d'autres mots, qui devrait toucher les revenus pour couvrir ces coûts, puisqu'on parle de revenus. En ce qui me concerne, je crois que ce sont les chemins de fer; M. Banks pense qu'il s'agit d'un investissement de l'État, donc, il faut le mettre de côté; nous

[Texte]

it but we certainly do not compensate the railways for what the government has invested.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** So essentially the question of the overstatement really comes down to a question of who is going to bear these very real costs. It is not a question of having overestimated costs, but who in fact will bear those costs precisely.

**Mr. Snavelly:** That, I think, sir, is correct 95% to 98% of the time. That is the issue: who will bear the costs.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** In other words, it is part of the whole exercise we have been going through, with everybody trying to shift costs onto somebody else.

**Mr. Snavelly:** There certainly has been a certain amount of that in the eight years I have been around. I think this is an issue where there are questions that there is no right answer to for everybody, because each is making his judgment from some idea or some concept of either what is required or how it got that way. I have explained my reasons for attributing the branch-line assets to the railways. Now all someone has to do is say, I do not agree with that; I think it was a true donation and grant from the government to the producer; therefore that is a cost that is borne by the government and it is not borne by the railway, and you take the money out.

• 1400

I cannot say that I am right and he is wrong. I can only say that I believe my judgment, and I believe that my support or my rationale is superior to the other person's. But you may agree with him. It is that kind of a debate. It is not like saying two and two is four—not five, not three.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Yes, I think our problem has been to try to get a grip on what the actual costs are out there. I think once we have that, then you can make a decision in terms of allocating who will pick up what. I think the proposal of the government to pay out the \$651 million, I think it is, whether it goes to the railways or to the producers, is an indication the government is not wanting to pick up any particular aspect but is really trying to put a generalized sum into the system to allow the system to develop, in which case the smoke and mirrors with which people play with the cost still have to be met out of that sum of money.

**Mr. Snavelly:** That is correct. And I would say, sir, that the studies I have done—except for the government hopper cars, which are not included in any respect, or the expense portion of the branch line rehabilitation . . . —are probably closer to the total cost, because I have attributed more to the railways than the others have. I have attributed the branch line costs, which they are calling government costs, to the railways. In

[Traduction]

reconnaissons qu'il y a un coût, mais nous ne dédommageons certainement pas les chemins de fer en proportion de ce que l'État a investi.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Donc, essentiellement, la question de la surévaluation se résume finalement à savoir qui va assumer ces coûts très réels. Il ne s'agit pas de savoir si les coûts ont été surestimés, mais qui en fait va justement les assumer.

**M. Snavelly:** Je crois, monsieur, que cela est exact dans 95 à 98 p. 100 des cas. Voici la question en litige: qui va assumer les coûts?

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** En d'autres mots, cela fait partie de tous les débats auxquels nous avons assisté, au cours desquels chacun a essayé de rejeter les coûts sur quelqu'un d'autre.

**M. Snavelly:** C'est un peu ce qui se passe, certainement, depuis huit ans que je m'intéresse à cette affaire. Je crois qu'il s'agit d'un problème où il n'existe pas de bonne solution pour tout le monde, parce que chacun porte un jugement à partir d'une idée ou d'un concept, soit de ce qui est nécessaire, soit de la façon dont on en est arrivé là. J'ai expliqué les raisons pour lesquelles il fallait attribuer les actifs des embranchements aux chemins de fer. Maintenant, tout ce que quelqu'un peut dire, c'est qu'il n'est pas d'accord. Je crois qu'il s'agissait d'un véritable don ou d'une réelle subvention de l'État aux producteurs. Par conséquent, c'est un coût qui est assumé par l'État et non par les chemins de fer et vous sortez l'argent.

Je ne peux pas dire que j'ai raison ou qu'il a tort. Tout ce que je peux dire c'est que j'ai foi en mon jugement et que j'estime que mes principes fondamentaux sont supérieurs à ceux des autres. Mais vous pouvez être d'accord avec eux. C'est de ce genre de discussion dont il s'agit. C'est autre chose que de dire que deux et deux font quatre, et non pas cinq ni trois.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Oui, je crois que votre problème a consisté à essayer de trouver ce que sont les coûts réels, là-bas. Je pense qu'une fois que nous avons cela, ensuite il est possible de décider qui paiera quoi. J'estime que la proposition du gouvernement visant payer les 651 millions de dollars, qu'ils aillent aux sociétés de chemin de fer ou aux producteurs, constitue une indication du fait qu'il n'a pas l'intention d'assumer le coût d'un aspect particulier mais qu'il essaie plutôt de verser un montant global pour permettre au réseau de se développer; auquel cas, peu importe la façon dont on tourne le problème, les coûts doivent être assumés à même ces fonds.

**M. Snavelly:** C'est exact. Et j'aimerais dire, monsieur, que les conclusions des études que j'ai faites (sauf dans le cas des wagons-trémies du gouvernement, qui ne sont pas inclus, ou de la partie dépenses de la remise en service des lignes secondaires) m'amènent probablement plus près du coût total parce que j'ai attribué plus aux sociétés de chemin de fer que ne l'ont fait les autres. J'ai attribué les coûts des lignes secondaires, qu'ils appellent des coûts du gouvernement, aux sociétés de



[Text]

that respect the studies I have done are closer to the costs of operating the rail system, irrespective of who is bearing it.

The total cost of operating the rail system is even higher than the number I have generated, because of certain things I have excluded—such as the capital costs of the hopper cars, which is, as of now, fairly substantial.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

I call on Mr. Benjamin, please.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. I have just one quick comment.

Mr. Snavelly said he has yet to see a government railway run better or more efficiently than a private railway. I find that amazing in light of the billions that have been poured into private railways in the United States since the days of the railway barons or magnates or maggots and the bankruptcies that have occurred in the last 30 years. If it were not for the U.S. Treasury and the U.S. Army Corps of Engineers, etc., there would not be a private railroad ever operated or even started in the United States. The fact of the matter is that every railroad, whether it is publicly or privately owned, has had to have massive public investment; without it, none of them would have started.

Mr. Snavelly, you have talked about efficiencies in competition. I do not know how much time you have spent out west, other than meeting with people from various organizations and groups and so forth, but there is a mythology perpetuated in this country about the inefficiencies in our whole system—the country elevators, railroads, ports, terminal elevators, whatever. Prior to the depression of the world economy in terms of coal, potash, sulphur, or lumber products, we moved record volumes of all commodities through our ports on the west coast, record volumes on our rail lines, and we have just set a new record again on grain movement. I think that is partly because there was not much coal moving.

The other mythology is the so-called inefficiencies in the grain handling system as such. Are you not aware—or if you are aware, would you not agree—that in fact starting some 20 years ago the elevator companies, both co-operative and privately owned, started rationalizing and rebuilding their elevator system? Saskatchewan Wheat Pool has cut them down from 1,100 to 600. It will be at 400 shipping points that they have invested hundreds of millions of dollars in country elevator upgrading and modernizing, and also at their terminals. In fact, during all this piece under the Crow regime even the railroads have invested hundreds of millions; and it was not just for grain, it was for a lot of other commodities.

[Translation]

chemin de fer. À ce propos, les résultats de mes études se rapprochent plus des coûts d'exploitation du réseau ferroviaire, peu importe qui les assume.

Le coût total d'exploitation du réseau ferroviaire est même plus élevé que les chiffres auxquels je suis arrivé, parce que j'ai exclu certains éléments comme les coûts de capital des wagons-trémies, qui à l'heure actuelle, sont assez considérables.

**Le vice-président:** Merci.

J'invite maintenant M. Benjamin à prendre la parole.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Je ne ferai qu'une brève observation.

M. Snavelly a déclaré qu'il n'a pas encore vu une société de chemin de fer gouvernementale mieux exploitée ou plus efficace qu'une société ferroviaire privée. Cela m'étonne si l'on considère les milliards qui ont été injectés dans les sociétés ferroviaires privées aux États-Unis depuis le règne des barons, magnats ou autres chevaliers d'industrie du chemin de fer et les faillites qui se sont produites au cours des 30 dernières années. Et n'eût été du trésor américain ainsi que du *Corps of Engineers* de l'armée américaine, etc., aucun réseau ferroviaire privé ne serait en exploitation ou n'aurait même été mis sur pied aux États-Unis. Le fait est que toute société de chemin de fer, qu'elle soit publique ou privée, doit faire l'objet d'une injection massive de capitaux publics; si tel n'avait pas été le cas, aucune d'entre elles n'aurait pu être mise sur pied.

Monsieur Snavelly, vous avez parlé d'efficacité dans la concurrence. Je ne sais pas combien de temps vous avez passé dans l'Ouest, autrement que pour assister à des réunions avec des représentants d'organismes et de groupes divers et ainsi de suite, mais, dans ce pays, on perpétue une croyance en l'inefficacité de notre système dans son ensemble, dont les silos ruraux, les sociétés de chemin de fer, les ports, les silos terminus, etc. Avant la dépression qui a frappé l'économie mondiale dans le domaine du charbon, de la potasse, du soufre ou des produits de l'exploitation forestière, nous avons transporté des volumes records de tous les produits par nos ports de la côte ouest, des volumes records sur nos lignes ferroviaires, et nous venons tout juste d'établir un nouveau record pour le transport céréalier. Cette situation est due en partie au fait qu'il n'y a pas beaucoup de transport de charbon.

L'autre croyance touche la supposée inefficacité du système de manutention des céréales comme tel. Ne savez-vous pas (ou si vous le savez, vous serez d'accord), qu'en fait, depuis les 20 dernières années, les sociétés propriétaires de silos, tant au niveau coopératif que privé, ont commencé à rationaliser et à reconstruire leur réseau de silos? Le *Saskatchewan Wheat Pool* les a réduits de 1,100 à 600. C'est dans 400 points d'expédition qu'ils ont investi des centaines de millions de dollars pour l'amélioration et la modernisation des silos ruraux ainsi que des silos terminus. En réalité, pendant toute cette période au cours de laquelle le régime du Nid-de-Corbeau a prédominé, même les sociétés de chemin de fer ont investi des centaines de millions de dollars; et ce n'était pas seulement pour les céréales, mais pour beaucoup d'autres produits.

[Texte]

[Traduction]

• 1405

Is it not true that we have been aware of this and have been doing something about it for quite a few years? It is a myth—surely you cannot have a major restructuring, in the words you used this morning, to consolidate volumes vis-à-vis what they are doing in the United States when the volume in the United States is six times as high as ours. They can move the odd unit train—that is another myth; there are not any unit trains in hauling grain, because there are different grades and different kinds of grain.

Mr. Snavelly, I submit that your whole premise is founded on a mythology of what really is occurring out there, and is founded on unreality when you submit that we can do a major restructuring and consolidate volumes like they did in the United States, when you consider that we have a larger geography, harsher climate, and a volume of production one-sixth as high as in the United States.

I would like you to comment on all my little speech I just made.

**Mr. Snavelly:** If I could remember the order of the points, the first point was that the Canadian system has moved record volumes of grain as well as other types of traffic. That is true. I think I said earlier this morning that within the structure of the system—and there I was referring strictly to the grain system, but the same is true of the entire structure—it is a very efficient system. I am sometimes amazed at what it can do.

The mere fact that it was able to move the record volumes is not, however, a measure of the efficiency. At what expense those record volumes were moved has to be answered. The record volumes of grain were moved at a rather substantial expense to the railways. The record volumes of coal and others the railways were compensated for. If those record volumes had continued into the future and grown as projected, absent the downturn, I think it is fairly clear that there indeed was a major capacity problem facing western Canada and the western Canadian transportation system. It was equally clear, I think, that the railways were not capable of meeting the demands of that expansion on their own. So just because record volumes were moved, I cannot say that the system *per se* is as efficient as it can be if it is allowed to change in any way that it should or could change. I do not think that proves it.

Your second point is that there are greater volumes, different climates and so forth in the States. I suspect that is true. I also note that in the States the grain is shipped through more ports than it is in Canada. The mere fact there is more volume does not mean you cannot be as efficient, and I am not suggesting that the United States is the epitome of efficiency in grain or any other type of rail transportation. It too has a long way to go. But that alone does not mean you cannot be efficient with a lesser volume. It may be on a smaller scale.

N'est-il pas vrai que nous étions au courant de cela et que nous nous en occupons depuis plusieurs années déjà? Il s'agit d'un mythe; il est certain que vous ne pouvez procéder à une restructuration importante, selon les termes que vous avez utilisés ce matin, pour consolider des volumes comme on le fait aux États-Unis, lorsqu'on tient compte du fait que le volume américain est six fois plus élevé que le nôtre. Ils peuvent déplacer un train-bloc à l'occasion, voilà un autre mythe; dans le transport céréalier, on n'utilise pas les trains-blocs, parce qu'il y a beaucoup de catégories et de genres de céréales.

Monsieur Snavelly, je constate que tous vos arguments sont fondés sur un mythe quant à ce qui se passe en réalité ici et sur une abstraction lorsque vous dites que nous pouvons effectuer une restructuration importante et consolider nos volumes comme cela a été fait aux États-Unis, lorsqu'on tient compte d'une superficie plus étendue, d'un climat plus rigoureux et d'un volume de production six fois moins élevé que celui des États-Unis.

J'aimerais que vous fassiez des observations sur le petit exposé que je viens de présenter.

**M. Snavelly:** Si je peux me rappeler l'ordre des questions soulevées, selon la première, le réseau canadien a transporté des quantités records de céréales ainsi que d'autres genres de produits. C'est vrai. Je pense avoir dit plus tôt ce matin que du point de vue de la structure du réseau (et je ne parlais que du réseau de transport céréalier, mais cela s'applique à toute la structure) il s'agit d'un réseau très efficace. Et je suis quelquefois surpris de ce qu'il peut faire.

Le seul fait qu'il ait transporté des quantités records ne constitue toutefois pas une mesure de son efficacité. Il reste à savoir à quel prix ces quantités records ont été transportées. Ils l'ont été à un coût considérablement élevé pour les sociétés de chemin de fer. Pour le transport de quantités records de charbon et autres produits, les sociétés de chemin de fer ont reçu de l'aide. Si cette situation s'était perpétuée et si les quantités s'étaient accrues conformément aux prévisions, sans connaître de régression, je pense qu'il serait devenu plutôt évident que l'ouest du Canada et le réseau de transport canadien avaient un problème capital de capacité. Il est également évident, je crois, que les sociétés de chemin de fer n'étaient pas en mesure de répondre seules aux demandes découlant de cette expansion. Donc, je ne peux dire, uniquement parce que des quantités records ont été transportées, que le réseau en soi est aussi efficace que possible si on le modifie de la façon dont il pourrait ou devrait l'être. Je ne pense pas que cela constitue une preuve.

Votre deuxième argument est le fait que les volumes sont plus importants, le climat différent, etc., aux États-Unis. Je suppose que cela est vrai. Je remarque, en outre, qu'aux États-Unis, les céréales sont expédiées par plus de ports qu'au Canada. Le seul fait que les volumes soient plus importants ne signifie pas que vous ne pouvez pas être aussi efficaces et je ne soutiens pas que les États-Unis sont un modèle d'efficacité dans le transport ferroviaire des céréales ou de tout autre produit. Il leur reste encore beaucoup de progrès à faire. Mais



## [Text]

Instead of 20 unit trains you may have 10; nonetheless there is an economy or an efficiency there.

I do not want to imply, Mr. Benjamin, that the unit train is the great saviour of everything, because it is not.

• 1410

I have made the general statement that the system will be more efficient when it becomes more dense and more consolidated, because it permits other economies to be achieved.

Clearly, Mr. Benjamin, hauling grain in boxcars today is not an efficient way to haul grain. Clearly, hauling 100-tonne boxcars that have a capacity of taking 100 tonnes of grain, filled to only 85 tonnes because the lines or whatever cannot support the 100 tonnes, is not an efficient use of that equipment. Clearly, cars sitting—be they government-owned or railway-owned—at ports or at loading points for several days to be loaded or unloaded is not an efficient use of that equipment. Clearly, the switching of massive numbers of cars to create trains to go one direction or the other is not an efficient use of the equipment or the resources that are employed.

Lastly, I think you mentioned, because you have various grades and types and so forth, that that precludes a lot of things from being done. I can only suggest or refer to a study I did many years ago regarding U.S. export metallurgical coal, where I was told by every exporter, every importer and everyone in between, two things. One, we cannot possibly store metallurgical coal because there are hundreds and hundreds of different types, grades and sizes and we would need 800 silos at every port. Number two, you cannot possibly schedule ships because of storms at sea and acts of God.

Today, ships are regularly scheduled into and out of the major U.S. coal-exporting areas for metallurgical coal. We have not yet gotten to ground storage, but it has been discovered that we did not really need 800 different kinds of metallurgical coal.

So that—I am not a grain expert; I will not say categorically that you do not need every grade and category that you have. My suspicion is that if there is more money to be made or less money to be spent, that it might be found that that system does have a few more categories than is necessary.

## [Translation]

cela ne signifie pas non plus que vous ne pouvez pas être efficace avec un volume moindre. Cela pourrait se faire sur une plus petite échelle. Au lieu de 20 trains-blocs, vous pouvez en avoir 10; néanmoins, cela représente une économie ou une mesure d'efficacité.

Je ne sous-entends pas, monsieur Benjamin, que le train-bloc est la réponse à tous nos problèmes, parce que ce n'est pas le cas.

J'ai déclaré qu'en général le réseau sera plus efficace lorsqu'il deviendra plus dense et mieux consolidé parce qu'il permettra de réaliser des économies supplémentaires.

De toute évidence, monsieur Benjamin, le transport céréalier en wagons couverts, de nos jours, n'est pas un mode de transport céréalier efficace. En outre, transporter 85 tonnes de céréales seulement dans des wagons couverts d'une capacité de 100 tonnes, (parce qu'on ne peut transporter les 100 tonnes en raison des lignes ou pour tout autre motif), n'est pas une façon efficace d'utiliser cet équipement. De plus, des wagons en stationnement (qu'il s'agisse de wagons qui appartiennent au gouvernement ou aux sociétés ferroviaires), dans des ports ou à des points de chargement, pendant plusieurs jours, et qui attendent d'être chargés ou déchargés, ne constituent pas non plus une utilisation efficace de cet équipement. Le changement d'aiguillage d'un nombre considérable de wagons pour former des trains allant dans une direction ou dans une autre, ne constitue pas une utilisation efficace de l'équipement ou des ressources qui sont employées.

En dernier lieu, je crois que vous avez indiqué que, parce que vous avez divers genres et catégories, etc., cela vous empêche de faire beaucoup de choses. Je ne peux que proposer de consulter une étude que j'ai faite il y a de nombreuses années sur l'exportation du charbon métallurgique des États-Unis, où chaque exportateur, chaque importateur et chaque personne intéressée m'a déclaré deux choses: premièrement, qu'il n'est pas possible d'entreposer du charbon métallurgique parce qu'il y a des centaines et des centaines de catégories, tailles et types différents et que nous aurions besoin de 300 silos à chaque port. Deuxièmement, qu'il n'est pas possible d'établir un horaire pour le transport maritime en raison des tempêtes au large et des cas de force majeure.

De nos jours, les navires qui transportent du charbon métallurgique ont un horaire régulier d'entrée et de sortie des principales zones d'exportation du charbon aux États-Unis. Nous n'en sommes pas encore à l'entreposage terrestre, mais on a découvert que nous n'avions pas vraiment besoin de 300 sortes de charbon métallurgique.

Par ailleurs, je ne suis pas un expert en céréales; et je ne déclarerai pas catégoriquement que vous n'avez pas besoin de toutes les sortes et de toutes les catégories de céréales que vous avez. Je soupçonne que quelqu'un qui voudrait faire un peu plus d'argent ou en dépenser un peu moins pourrait trouver qu'il y a peut-être un peu trop de catégories que nécessaire.

[Texte]

So I am not quarelling with you that it is an efficient system. I am saying there are opportunities, if you change the basic structure, for even greater efficiencies.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I have one more question, Mr. Chairman. I only got one in.

**The Chairman:** It will have to be brief.

**Mr. Benjamin:** Okay.

On the matter of revenues for the railroads. I will make available to you a copy of a table written by hand, which you can peruse at your leisure, Mr. Snavely. But since you concluded that there is a contribution—I call it a gift—in constant costs, which should be paid to the railroads, why did you not take into account the contribution, or if you would take it into account, the contribution of the Government of Canada on branch-line subsidies for 1980 of \$168 million, and branch-line rehabilitation of \$67 million, and analyze that according to the CTC waybill analysis?

It means that the statutory grain got for the railroads \$13.68 per tonne, \$1.04 per car mile, \$976 per car load, which is more than what they got for other agricultural products, more than what they got for forest products, more than what they got for piggyback, just as much as they got for mining products.

Why did you not take that into account? What is so holy about the “per tonne mile”? I have never seen a locomotive hauling one tonne down the track from Regina to Vancouver. I have seen them hauling whole carloads and trainloads. Why did you not use the freight-car basis or even a train mile—freight-car miles or train miles? Does not the tonne mile load the so-called costs in favour of the railways?

• 1415

**The Chairman:** Mr. Snavely.

**Mr. Snavely:** I cannot respond to all of that, Mr. Benjamin. But on the revenue side, let me just point something out to you. I think you included in that revenue, \$67 million for branch-line rehabilitation.

**Mr. Benjamin:** Yes; part of their costs.

**Mr. Snavely:** Which I included as a revenue in my studies, but I also included the cost of that capital.

Now on the one hand, you would have that considered as a revenue, but on the other hand, you would not have the cost of that capital considered as a cost to the railways. If that is the gift that the government gave to the railways, which is \$67 million on which they can earn zero and which they had to

[Traduction]

Je ne veux pas me prononcer sur l'efficacité du système. Je veux simplement dire qu'il est possible, en changeant la structure fondamentale, d'arriver à une plus grande efficacité.

**M. Benjamin:** Monsieur le président:

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'aimerais poser une question supplémentaire, monsieur le président. Je n'en ai posé qu'une.

**Le président:** Elle devra être brève.

**M. Benjamin:** Très bien.

Au sujet des revenus des sociétés ferroviaires. Je vous distribuerai un exemplaire d'une table que j'ai rédigée à la main et que vous pourrez parcourir à loisir, monsieur Snavely. Mais puisque vous concluez qu'il y a une contribution (que j'appelle un cadeau) en coûts constants, qui devrait être versée aux sociétés ferroviaires, pourquoi n'avez-vous pas tenu compte ou ne tenez-vous pas compte de la contribution de 168 millions de dollars du gouvernement du Canada, en 1980, comme subvention aux lignes secondaires et de 67 millions de dollars pour leur remise en état et pourquoi ne faites-vous pas une analyse en fonction de l'étude de la feuille de route de la CCT?

Cela signifie que les céréales réglementées ont procuré aux sociétés ferroviaires 13,68\$ la tonne, 1,04\$ le wagon-mille, 976\$ le chargement de wagon, ce qui est plus que ce que ne leur ont procuré tous les autres produits agricoles, les produits forestiers, le transport rail-route et égal à ce qu'elles ont tiré du transport des produits miniers.

Pourquoi n'avez-vous pas tenu compte de cela? Qu'y a-t-il de si extraordinaire au sujet de la «tonnemille»? Je n'ai jamais pu voir une locomotive qui remorquait une tonne sur les voies de Régina à Vancouver; j'ai vu des locomotives tirant des wagons et des trains complets. Pourquoi n'avez-vous pas utilisé comme base des calculs le nombre de wagons de marchandises ou encore le nombre de milles de wagons par mille de train ou encore tout simplement le nombre de milles parcourus par les trains? Le critère tonne par mille fait-il varier les soi-disant coûts en faveur des compagnies de chemins de fer?

**Le président:** Monsieur Snavely.

**M. Snavely:** Je ne peux répondre à toutes ces questions à la fois monsieur Benjamin. Toutefois, en ce qui concerne le revenu, permettez-moi de vous faire remarquer une chose. Je crois que vous avez compté, dans ce revenu, la somme de 67 millions de dollars réservée à la restauration des lignes d'embranchement.

**M. Benjamin:** Oui, du moins une partie des coûts de cette restauration.

**M. Snavely:** Je l'ai aussi considérée comme un revenu dans mes études, mais j'avais d'abord inclus le coût de ce capital.

Mais vous, d'une part, vous considérez cette somme comme un revenu et d'autre part vous refusez de compter le coût du capital comme un des coûts des compagnies de chemins de fer. Est-ce le genre de cadeau que le gouvernement fait aux compagnies de chemins de fer, c'est-à-dire 67 millions de



## [Text]

immediately apply and put into branch lines—many of which, given their own devices, they would not operate over—then it is not really a very substantial gift from their point of view. So I think your revenue figures are inflated.

Furthermore, the allocation, the contribution, is not an exercise that was designed—it does not take revenue into account. It says, this is what they should earn. If you will look in the back of my report in the last chapter, where I deal with contribution, you will find I did indeed subtract, from the variable costs plus the contribution, all of those revenues that you have just mentioned. Yet they still had a shortfall.

Now as to your second question regarding the use of train miles, et cetera. In developing the contribution, I did it on both a variable cost basis under several different scenarios and what I call an “output unit” basis, wherein I used revenue tonne miles and gross tonne miles. I also used tonnes.

I stated very candidly and forthrightly in the report that the use of the revenue tonne mile and the gross tonne mile tends to lay a larger share of the contribution onto that traffic which loads heavy and travels long distances, such as grain. I also stated in the report, and I might add that this is the part of the statement that did not get into “To Kill the Crow,” that I recognized this. I therefore discounted the answers that I got using that methodology, to a considerable extent.

If you will recall, Mr. Benjamin, my range of contribution using the base that I used was from 17.5% to 25%. Every one of the contribution percentages that were derived using a gross-tonne-mile or a revenue-tonne-mile basis produced results above the 25% I had set as the upper cap. That is what I meant in the report when I said that I mentally discounted those answers so as to reflect the fact that such methodology did, in fact, cast a heavier burden on commodities such as grain. The one that got me to 25.9, which was the last one I considered, towards the top, which I rounded down to 25, was the system by ability basis using tonne miles for CP. All the rest, from which I created the range, did not use either revenue tonne miles or gross tonne miles as the method of allocation. They produced contributions beyond the range that I attributed as being adequate for the railways.

**Mr. Benjamin:** Did you look at freight-car miles and train miles?

## [Translation]

dollars dont le rendement est nul, qu'elles doivent immédiatement utiliser pour rétablir des lignes d'embranchement dont plusieurs ne seraient jamais exploitées si les compagnies tenaient compte de leurs ressources. En réalité, il ne s'agit donc pas d'un cadeau du point de vue des compagnies de chemins de fer. À mon avis, les chiffres correspondant au revenu ont été gonflés.

De plus, l'allocation, la contribution, n'a pas été conçue... elle ne tient pas compte des revenus. Ce programme établit quels devraient être les bénéfices des compagnies de chemins de fer. Si vous voulez bien examiner le dernier chapitre de mon rapport, qui traite de la contribution, vous pourrez constater que j'ai effectivement soustrait du total des coûts variables plus la contribution, tous les revenus que vous venez de mentionner. Malgré cela, les compagnies subissent un déficit.

Maintenant, au sujet de votre deuxième question concernant les milles de trains, etc., permettez-moi de vous répondre qu'en élaborant le programme de contribution je l'ai fait à la fois sur la base des coûts variables, et ce en fonction de plusieurs scénarios différents, et sur une base unitaire, en utilisant deux unités différentes, c'est-à-dire les milles-tonnes payantes et le revenu brut par tonne par mille. J'ai aussi utilisé les tonnes comme mesure unitaire.

Dans ce rapport, je déclare très simplement et sincèrement qu'en utilisant ces unités, c'est-à-dire les milles-tonnes payantes et le revenu brut par tonne par mille, on impose une plus grande part de la contribution aux produits plus lourds et expédiés sur les longues distances, comme les grains. Je déclare aussi dans le rapport, et permettez-moi d'ajouter que cette partie de mon énoncé n'a pas été reproduite dans l'article «Abolir le tarif du Nid-de-Corbeau», que je reconnais ce fait. Dans une certaine mesure, j'ai donc rejeté les réponses obtenues au moyen de cette méthode.

Vous appellerez sans doute, monsieur Benjamin, que la gamme de contribution établie à partir de la base que j'avais utilisée variait de 17.5 à 25 p. 100. Chacun des pourcentages de contribution obtenus grâce à l'unité revenu brut par tonne par mille ou mille-tonne payante donne des résultats supérieurs à 25 p. 100, pourcentage que j'avais désigné comme limite maximale. Voilà quel était mon propos lorsque, dans le rapport, je déclarais avoir rejeté mentalement ces réponses parce que la méthode utilisée imposait effectivement un fardeau financier plus lourd au transport de denrées comme les grains. La méthode grâce à laquelle j'ai pu atteindre le seuil de 25.9 p. 100, que j'ai ensuite arrondi à 25 p. 100, est la dernière que j'ai utilisée; cette méthode prend comme base de calcul la capacité du système et utilise les tonnes par mille dans le cas particulier du CP. Toutes les autres méthodes utilisées pour générer la gamme des pourcentages ne font appel ni aux milles-tonnes payantes, ni au revenu brut par tonne par mille comme mesure de calcul de l'allocation. Elles ont toutes donné comme résultat des contributions excédant la gamme adéquate dans le cas des compagnies de chemins de fer selon mes estimations.

**M. Benjamin:** Avez-vous fait les études en utilisant comme unité les milles de wagons de marchandises et les milles de trains?

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Benjamin, please. Answer?

• 1420

**Mr. Snavelly:** I did not, as such. I did look at revenue tonnes, which produced a ratio of 23.6% for CP Rail. That is not a mileage-related figure.

**The Chairman:** Thank you, sir.

We now go to Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Snavelly, during the debate on Bill C-155 there has been a lot of discussion on Clauses 44 and 56 regarding the CN adjustment, regarding the \$14 million to provide port parity, and some objection to the open-endedness of that \$14 million figure after 1985-1986. You have done a study on the CN adjustment or the port parity concept for the government. Is that tabled anywhere with the committee?

**Mr. Snavelly:** I do not know if it is tabled with the committee.

**Mr. McKnight:** Maybe, Mr. Chairman, just . . .

**Mr. Snavelly:** You are right. I did such a study. I presented it to Transport Canada. I do not know if it has been tabled with the committee. I certainly did not.

**Mr. McKnight:** Could we have that study done by Mr. Snavelly regarding the CN adjustment and port parity tabled to the committee?

**The Chairman:** I do not see any reason why we could not. I will make that request to the department.

I have an indication from Mr. Kroeger that the report is available.

**Mr. McKnight:** Could you just elaborate on your findings within that study compared to what we see in the Gilson proposals and in Bill C-155, Mr. Snavelly, regarding the equity or the lack of competitiveness that this could cause within the gathering system, which you stated should be competitive?

**Mr. Snavelly:** I am not sure this was treated in the Gilson report. I do not know that he dealt with that.

**Mr. McKnight:** Okay, we have it in the bill.

**Mr. Snavelly:** It definitely is in the bill.

I think it is obviously desirable that there only be one rate scale, that each railway not have a separate rate scale. I think it is also desirable that the compensation package to the railways be as removed from a cost-plus type contract as it can be, given the totality of the circumstances.

[Traduction]

**Le président:** Monsieur Benjamin, s'il vous plait! Est-ce que quelqu'un veut répondre?

**M. Snavelly:** Non, je n'ai pas utilisé ces unités. J'ai analysé les milles-tonnes payantes, ce qui a donné un résultat de 23.6% dans le cas de Canadien Pacifique Limitée. Mais il ne s'agit pas d'un chiffre associé à une distance parcourue.

**Le président:** Merci monsieur.

Nous donnons maintenant la parole à M. McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

M. Snavelly, au cours des débats au sujet du projet de loi C-155 on a parlé énormément des articles 44 et 56 relatifs à l'indemnité CN et de la somme de 14 millions qui permettrait d'assurer la parité des ports; certains intervenants se sont opposés à l'aspect indéterminé de cette aide de 14 millions de dollars après les années 1985-1986. Vous avez fait une étude pour le compte du gouvernement au sujet de l'indemnité CN et du concept de la parité des ports. Croyez-vous que cette étude a été remise au comité?

**M. Snavelly:** Je ne sais pas si cette étude a été présentée.

**M. McKnight:** Monsieur le président, peut-être . . .

**M. Snavelly:** Vous avez raison, j'ai fait cette étude qui a été remise à Transport Canada. Toutefois, je ne sais si le comité en a reçu un exemplaire. Pour ma part, je n'en ai reçu aucun.

**M. McKnight:** Pourrions-nous demander que cette étude de M. Snavelly au sujet de l'indemnité CN et de la parité des ports soit ajoutée au dossier du comité?

**Le président:** Je ne vois aucune raison qui nous empêcherait de le faire. Je présenterai cette demande au Ministère.

M. Kroeger m'avise qu'on peut se procurer ce rapport.

**M. McKnight:** M. Snavelly, pourriez-vous simplement nous exposer les constatations que vous avez faites au cours de cette étude, en les comparant aux propositions du rapport Gilson et au projet de loi C-155, à l'égard de l'égalité ou du manque de concurrence que cette situation créerait au sein du système de cueillette qui, selon vous, devrait demeurer concurrentiel?

**M. Snavelly:** Je ne suis pas certain que le rapport Gilson traite ce sujet; à ma connaissance, ce rapport ne touche pas cette question.

**M. McKnight:** D'accord, mais nous en parlons dans le projet de loi.

**M. Snavelly:** On retrouve définitivement cette question dans le projet de loi.

Je crois qu'il est évidemment souhaitable que les compagnies de chemins de fer utilisent une seule échelle de taux; il est préférable que les compagnies n'utilisent pas des échelles de taux différentes. De plus, à mon avis, il est préférable aussi que le programme de compensation préparé à l'intention des compagnies de chemins de fer s'éloigne le plus possible du



[Text]

The single rate scale concept helps in those lines because it is possible for one railway, being more efficient than another in its performance, to actually earn more than its 20% at the expense of the second railway. If they are consistently equally efficient, they will each get the same contribution. However, if one is more efficient than the other, that one would get a greater contribution, which will come from the second railway.

I believe, as I stated in the report, that that is a good thing. I believe that it is beneficial to the efficiencies of the system and becomes a carrot for the railways themselves. It is good to have them compete a bit for the funds. I did not feel that aspect should be taken completely out of the compensation program, so that each got according to what it spent without any chance to do a little better.

I have recognized three areas where it appeared to me that CN was at a disadvantage through no fault of its own. One was going to Prince Rupert. I have assumed in this that the equalization of the rates to Prince Rupert with the rates to Vancouver is an essential or necessary thing. I did not quarrel whether or not that was right. I took that as a given. CN has to go farther to get to Prince Rupert than they do to Vancouver, or than CP gets to Vancouver, from a common point. That is not a fault of CN; that is an inherent accident of geography in the way the lines were built.

• 1425

I also found that the Vancouver rate has been equalized on the Edmonton mileage, rather than the Calgary mileage, which in effect gave CP a payment for 134 miles, or 127—I do not know the exact number; it is not important—for which they did not perform a service. So I felt it was appropriate that CN should be given . . . also, one of two things could happen. Either you equalized the rates on Calgary and hence reduced the rates to Vancouver, and then further reduced them to Rupert, which then meant CN's disadvantage is increased. Or alternatively—it gets you the same answer . . . if I am going to give CP an extra 124 miles to Vancouver, then I should give CN payment for an extra 124 miles to Vancouver.

I also recognize that Churchill, because of the territory that the line traverses, because of the short shipping season and limited volumes, is more expensive to operate per tonne of grain transported than Vancouver-Thunder Bay. I will say I have always felt that the whole Churchill thing should be an economic development consideration and not a grain consider-

[Translation]

contrat à prix coûtant majoré, étant donné la totalité des circonstances.

Le concept d'échelle de taux unique facilitera l'exploitation des lignes de chemins de fer car il permet à une compagnie dont la gestion est plus efficace de réellement obtenir un rendement supérieur à 20%, aux dépens de l'autre compagnie de chemins de fer. Si les deux compagnies sont également efficaces, elles obtiendront une contribution équivalente; toutefois, si l'une est plus efficace que l'autre, la première recevra une contribution supérieure, la différence étant prélevée directement sur la part de la seconde compagnie.

Comme je l'ai mentionné dans le rapport, je crois que cette méthode est excellente. À mon avis, elle sera bénéfique pour l'efficacité du système et constituera un encouragement pour les compagnies de chemins de fer. Il est bon que celles-ci entrent en concurrence pour obtenir le financement. Je ne crois pas que cet aspect du programme de compensation devrait être annulé pour que chaque compagnie obtienne des fonds correspondant à ses dépenses, sans avoir l'occasion d'améliorer un peu sa gestion et son efficacité.

J'ai désigné trois domaines où me semble-t-il le CN subit un désavantage, sans l'avoir mérité. D'abord, le transport vers Prince Rupert. J'ai présumé, au sujet de cette question, que l'égalisation des taux du transport vers Prince Rupert et vers Vancouver est essentielle ou nécessaire. Je n'ai pas remis en question l'équité de cette égalisation. Je l'ai pris pour acquise. Le CN doit couvrir une plus grande distance pour se rendre à Prince Rupert que pour se rendre à Vancouver; de plus, à partir d'un point commun, la distance à parcourir pour atteindre Vancouver est plus grande pour le CN que pour le CP. Cette situation n'a pas été causée par le CN, il s'agit simplement d'un accident géographique inhérent à la configuration des voies de chemins de fer.

J'ai aussi constaté que le taux de Vancouver a été établi à partir de la distance depuis Edmonton plutôt que depuis Calgary, ce qui attribue au CP un paiement pour une distance de 134 milles—ou 127, je ne me rappelle pas exactement du chiffre, mais cela est sans importance—tandis qu'en réalité cette compagnie ne fournit aucun service sur cette distance. Je croyais donc qu'il était juste et équitable de donner au CN . . . de plus, il peut se produire l'une de deux choses: soit qu'on établisse les taux en fonction de Calgary, ce qui réduit le coût du transport jusqu'à Vancouver, et qu'on réduise de plus le coût du transport jusqu'à Prince Rupert, ce qui ajoute encore aux désavantages subis par le CN, soit, d'autre part—et on arrive alors à la même réponse—qu'on accorde une distance supplémentaire de 124 milles au CP pour le transport jusqu'à Vancouver et qu'on verse au CN un paiement correspondant à ces 124 milles supplémentaires.

J'admets aussi que le port de Churchill, étant donné le territoire traversé par les voies, la courte saison et les volumes limités, est plus dispendieux à exploiter, par rapport à chaque tonne de grains transportée, que le sont les terminaux de Vancouver et de Thunder Bay. Je dois ajouter qu'à mon avis toute la question de Churchill devrait faire l'objet d'une étude

[Texte]

ation. But so long as it is going to be part of grain, CN should receive some extra compensation because of Churchill.

It came up that a difference of \$7 million would in fact start each railway—this is on my 1980 numbers, because that is what I had available—in a position where they would split at about 20% each, at the full 20%. I firmly believe that it should not go beyond that.

**Mr. McKnight:** From the starting point.

**Mr. Snavelly:** From that starting point.

**Mr. McKnight:** From the genesis. That is it.

**Mr. Snavelly:** That is it. Because if it does not, each railway will find you—or the grain committee or whoever is going to resolve these issues—553 areas, points or whatever where it is at a disadvantage vis-à-vis the other railway. You will be through an endless sorting-down of what do I give to whom, and why. It is unmanageable. I certainly would not extend that payment to CN beyond the payment for those three elements.

Other than that, as I said, I think as it is structured it takes out the inequity that CN now faces, and puts each railway on notice that it will get rewards or penalties depending upon its relative efficiency vis-à-vis another railway. I think it should be capped where it is, as far as what is included in the package.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Mazankowski wants to ask a final question.

**Mr. Mazankowski:** Just one final question, Mr. Snavelly. Have you ever, at any time, performed any work on behalf of any Canadian railway company or appeared on their behalf on any occasion relative to the operations of any railroad in Canada?

**Mr. Snavelly:** Prior to my appointment as commissioner, I had appeared in a proceeding before the Interstate Commerce Commission in opposition or against the Canadian railroads, on behalf of Prince Albert Pulp Company. I had also worked on, but had not made an appearance in, another proceeding before the Interstate Commerce Commission involving newsprint, on behalf of both CN and CP.

Subsequent to the commission work my company participated in two other projects, one of which was on behalf of the Canadian railroads and one of which is in effect, I suspect one might say, in opposition to CN. The first regarded

[Traduction]

sur le développement économique et non faire partie de l'analyse du transport du grain. Mais puisque Churchill fait déjà partie du dossier du transport des grains, je crois que le CN devrait recevoir une compensation supplémentaire à cause de ce terminal.

On a constaté qu'une différence de \$7 millions placerait effectivement chacune des compagnies de chemins de fer dans une position leur permettant d'atteindre un rendement équivalent de 20 p. 100. Les chiffres que je cite ici sont des chiffres de 1980 car ce sont les derniers que j'ai pu obtenir. Je crois réellement que le rendement ne devrait pas dépasser ce seuil.

**M. McKnight:** À partir du point de départ?

**M. Snavelly:** À partir du point de départ.

**M. McKnight:** Depuis la genèse, voilà.

**M. Snavelly:** C'est exact. Autrement, si vous ne partez pas tout à fait du point d'origine, chaque compagnie de chemin de fer présentera, soit au comité soit à tout autre organisme s'attaquant à ce problème, au moins 553 domaines, éléments ou points représentant un désavantage pour elle par rapport à l'autre compagnie. Vous devrez faire face à une procédure incessante de tri visant à déterminer ce qui doit être attribué à qui. Il serait tout à fait impossible d'administrer un tel imbroglio. Je ne permettrais certainement pas, si je devais prendre la décision, que ces paiements au CN touchent d'autres éléments que les trois points mentionnés ci-dessus.

Outre ces éléments, comme je l'ai déjà dit, je crois que la structure actuelle annule toute injustice qui frappe le CN pour le moment et qu'elle exige que chaque compagnie prenne bien conscience que toute compensation ou pénalité sera attribuée en fonction de son efficacité relative par rapport à l'autre compagnie de chemin de fer. Je crois que l'on devrait adopter les limites qui ont été fixées en ce qui concerne les éléments à inclure dans ce programme.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur McKnight.

M. Mazankowski aimerait poser une dernière question.

**M. Mazankowski:** Une seule question finale, monsieur Snavelly. Avez-vous déjà, à un moment donné, exécuté un travail quelconque au nom d'une compagnie de chemin de fer canadienne ou comparu à titre de représentant d'une compagnie pour témoigner de l'exploitation d'une compagnie de chemin de fer quelconque au Canada?

**M. Snavelly:** Avant d'être nommé commissaire, j'ai témoigné devant l'*Interstate Commerce Commission* à titre de représentant de la compagnie *Prince Rupert Pulp Company* pour m'opposer aux compagnies de chemin de fer canadiennes. J'ai aussi participé, sans comparaître officiellement, à d'autres travaux de l'*Interstate Commerce Commission* concernant le papier journal, à titre de représentant du CN et du CP.

Après la fin des travaux de cette commission, ma compagnie a aussi collaboré à deux autres projets; dans un cas nous représentons les compagnies de chemins de fer canadiennes et dans l'autre, qui est toujours en activité, on pourrait dire que



## [Text]

Conrail's closing of a large number of its routes, which involved both CN and CP interchanges within the States.

• 1430

We were retained by a law firm in the States that I do about 50% of my business with, who happens to represent CN and CP, to put together some information in opposition to the Conrail route closings.

The second one is an ongoing proceeding, where I am currently working for the Milwaukee stockholders, the shareholders of the Milwaukee Railroad, in opposition to the proposed takeover of that railroad by the Grand Trunk Western. I think that is probably in opposition to CN, in a sense of the word.

**Mr. Mazankowski:** You have no other pending undertakings that you can foresee in the future?

**Mr. Snavelly:** No, sir.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

Yes, Mr. Benjamin. You have a problem?

**Mr. Benjamin:** No.

**The Chairman:** Or do I have a problem?

**Mr. Benjamin:** You are the one that has a problem, or at least one that you think you have.

**The Chairman:** A final question, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

I will return to Mr. Snavelly's assertions this morning, I think, about the railways' ability to invest. We find it strange up here that the two railroads in total are prepared to invest \$430 million in takeovers of the Burlington and the Milwaukee and a few others, for a total of about 4,000 miles of track in the United States, and also pick up \$180 million of debts to the U.S. government.

**The Chairman:** Mr. Benjamin . . .

**Mr. Benjamin:** We wondered if you would like to comment on that?

**The Chairman:** Mr. Benjamin, define "we," please.

**Mr. Benjamin:** Would you comment on their ability to invest there but their inability to invest here? If they are in such bad shape—I mean, if they are so terribly hard done by, do you not find this a little strange?

**Mr. Snavelly:** Mr. Benjamin, first of all, the Burlington Northern is going to be quite shocked to find out . . .

**Mr. Benjamin:** Not the Burlington, I am sorry . . .

## [Translation]

nous nous opposons au CN. Le premier projet traitait de la fermeture par Conrail d'un grand nombre de ses routes, ce qui avait des répercussions sur les correspondances du CN et du CP aux États-Unis.

Nos services ont été retenus par une société d'avocats des États-Unis, avec laquelle environ 50 p. 100 de mes affaires sont traitées et qui représente en outre les intérêts du CN et du CP, afin de rassembler des données défavorables à la fermeture du parcours de Conrail.

La deuxième porte sur une affaire en cours, où je travaille pour le compte des actionnaires de *Milwaukee Railroad* qui s'opposent au projet d'achat de cette compagnie par *Grand Trunk Western*. A mon avis, d'une certaine façon, il s'agit là de faire obstacle au CN.

**M. Mazankowski:** Vous n'avez aucune autre affaire en cours que vous soyez en mesure de prévoir?

**M. Snavelly:** Non, monsieur.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Mazankowski.

Oui, monsieur Benjamin. Vous avez un problème?

**M. Benjamin:** Non.

**Le président:** Est-ce moi qui en ai un?

**M. Benjamin:** C'est plutôt vous qui avez un problème ou, du moins, imaginez en avoir un.

**Le président:** Une dernière question, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais revenir aux déclarations faites par M. Snavelly ce matin, je crois, au sujet de capacité d'investissement des compagnies de chemins de fer. Il nous semble bizarre que les deux compagnies de chemins de fer soient prêtes à investir 430 millions de dollars dans l'achat de Burlington, de Milwaukee et de quelques autres, pour un total d'environ 4,000 milles de voies ferrées aux États-Unis et à prendre à leur compte 180 millions de dollars de dette au gouvernement américain.

**Le président:** Monsieur Benjamin . . .

**M. Benjamin:** Nous nous demandions si vous étiez en mesure de présenter certains commentaires sur cette question?

**Le président:** Monsieur Benjamin, veuillez préciser le « nous », je vous prie.

**M. Benjamin:** Pourriez-vous faire des observations relatives à cette capacité d'investir là-bas et à leur incapacité à le faire ici? Si les compagnies sont en un si mauvais état . . . je veux dire que si elles ont été si mal traitées, ne trouvez-vous pas cette situation un peu bizarre?

**M. Snavelly:** Monsieur Benjamin, tout d'abord, la compagnie *Burlington Northern* sera bien surprise d'apprendre . . .

**M. Benjamin:** Pas Burlington, je suis désolé . . .

[Texte]

**Mr. Snavelly:** —that CN and CP are about to take them over!

**Mr. Benjamin:** The Milwaukee and—what is the other one? Oh yes, the Rock Island. That is the one I mean.

**Mr. Snavelly:** Yes. The Soo Line was definitely in the bidding for the Rock Island with the Chicago Northwestern, and lost, so whatever that was going to take and wherever those funds may have come from, they were not expended. In fact, on behalf of the Milwaukee shareholders, I would like to talk to the Soo about buying the Milwaukee with a better deal than the Grand Trunk has!

To answer your question, Mr. Benjamin, the Grand Trunk proposal is in my view, right now, a sweetheart deal for the Grand Trunk, and if it goes through it will cost the Grand Trunk or The Canadian National exactly zero. So that is not a bad investment.

But the other side of that coin is that I do not know how, where, from where, any cash that would have to be put up—say, if the Soo had indeed been able to buy the Rock Island—I do not know where that money was coming from. The Soo makes earnings. For all I know, it was coming from the Soo and not from CP. CP is not a 100% owner of the Soo Line, as I recall.

**Mr. Benjamin:** I thought the Justice department approved that Soo Line purchase.

**Mr. Snavelly:** The Department of Justice may have approved it, but the bankruptcy judge awarded it to the Chicago Northwestern at a lesser price than what the Soo had quoted.

**The Chairman:** That will conclude our questioning because I think we are getting a bit away from Bill C-155.

With that, Mr. Snavelly, on behalf of the members of the committee, I want to thank you very sincerely for coming to spend the time with us today and to give us the benefit of your insights into your own study and the subsequent studies and the bill before us. Your contribution has been very valuable to the committee, and I know all members of the committee appreciate your being here.

**Mr. Snavelly:** Mr. Chairman, I thank you for the honour and privilege of being here.

**The Chairman:** Thank you, sir.

I now call Mr. C. W. Lewis, Q.C., of the firm of Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis and Healy, to take the witness table. I would invite those associates of Mr. Lewis whom he wishes to accompany him to come to the witness table as well.

[Traduction]

**M. Snavelly:** ... que le CN et le CP sont sur le point de les acheter!

**M. Benjamin:** La compagnie Milwaukee et ... quelle est l'autre? Ah! oui, la compagnie Rock Island. C'est celle-là que je voulais nommer.

**M. Snavelly:** Oui. La compagnie *Soo Line* ainsi que la *Chicago Northwestern* ont effectivement présenté une offre d'achat de la compagnie Rock Island et leur offre a été rejetée; ainsi, quel qu'ait été le montant en cause ou la provenance de ces fonds, aucune somme n'a été dépensée. En fait, au nom des actionnaires de la compagnie Milwaukee, j'aimerais négocier avec la compagnie Soo l'achat de la compagnie Milwaukee en leur offrant de faire une bien meilleure affaire que le Grand Trunk!

Pour répondre à votre question, monsieur Benjamin, la proposition relative au Grand Trunk constitue actuellement, à mon avis, une transaction de faveur pour le Grand Trunk et, si la proposition est adoptée, il n'en coûtera absolument rien au Grand Trunk ou au Canadien National. Il ne s'agit donc pas là d'un mauvais investissement.

D'autre part, je ne sais rien de la provenance des fonds ou des modalités d'achat ... si la compagnie Soo avait vraiment été en mesure d'acheter la compagnie Rock Island ... je ne sais pas d'où aurait été tiré l'argent nécessaire. La compagnie Soo réalise des profits. Pour autant que je sache, les sommes auraient été fournies par la compagnie Soo et non par le CP. Il me semble que le CP n'est pas propriétaire à part entière de la Soo Line.

**M. Benjamin:** Je croyais que le ministère de la Justice avait autorisé l'achat de la Soo Line.

**M. Snavelly:** Le ministère de la Justice peut avoir autorisé cet achat mais le juge de la faillite a attribué la compagnie à la *Chicago Northwestern* pour un prix inférieur au prix fixé par la compagnie Soo.

**Le président:** Cela met fin à notre période de questions parce que je crois que nous nous éloignons quelque peu du projet de loi C-155.

Monsieur Snavelly, au nom des membres du Comité, j'aimerais vous remercier très sincèrement d'être venu ici aujourd'hui et de nous avoir fait part de vos aperçus au sujet de votre propre étude, des études subséquentes et du projet de loi qui nous occupe. Votre contribution nous a été très précieuse et je sais que tous les membres du Comité ont fait grand cas de votre présence.

**M. Snavelly:** Monsieur le président, je vous remercie de l'honneur et du privilège d'avoir été présent.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur.

Je demande maintenant à M. C.W. Lewis, C.R., de la société Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis et Healy, de venir au banc des témoins. Je demande également aux associés dont M. Lewis désire être accompagné, de le suivre au banc des témoins.



[Text]

• 1435

Mr. Lewis, would you introduce your associates, please, for the record, and proceed with your presentation?

**Mr. Cliff Lewis (Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis and Healy, Barristers and Solicitors):** Certainly, Mr. Chairman, members of the committee. With me is Mrs. Harold Crang, Mrs. Dorothy Cameron, and Mr. John Turner—the real John Turner.

**An hon. member:** The other one might show up later.

**The Chairman:** Thank you, sir. Welcome to the committee, all of you.

**Mr. C. Lewis:** Thank you.

I am here representing the security holders of the Ontario and Quebec Railway Company. Mrs. Crang, Mrs. Cameron and Mr. Turner are holders of those securities and they are attending in that capacity and also as Canadian taxpayers and members of the Canadian public.

Undoubtedly the committee realizes that the CP Rail system consists of CP Rail-owned line and numerous leased lines of companies, which are independently incorporated. Some of these companies still have securities held by the Canadian public and, indeed, by the public of other countries.

I would ask Mr. Turner to indicate the numerous rail lines which the Canadian Pacific Limited leases. Each of those numerous lines represents independent rail companies, which now are mainly wholly owned as subsidiaries of Canadian Pacific Limited. On the chart, those coloured trackages are independent rail companies which have participation by the public. That is to say, they are not wholly owned by Canadian Pacific or have debt securities outstanding. You will see in that trackage that one of the lines is the Ontario and Quebec Railway Company. The main trackage of that company is the line between Toronto, Windsor and Montreal which I suggest was at the date of its incorporation, in the 1880s, and is now one of the heartlands for rail transportation in Canada.

• 1440

The history of the Ontario and Quebec is that it was incorporated in 1883. At that time, Canadian Pacific entered into an agreement to lease with the Ontario and Quebec Railway Company. As you perhaps know, Canadian Pacific is not authorized itself to operate Toronto and east. The technique was to enter into agreements with then independent railway companies, which lease agreements were authorized by the Parliament of Canada. It thereby formed part of the leased line and the entire CP system.

[Translation]

Monsieur Lewis, veuillez présenter vos associés, je vous prie, afin qu'ils soient enregistrés et présenter votre exposé.

**M. Cliff Lewis (Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis and Healy, Barristers and Solicitors):** Certainement, monsieur le président et membres du comité. À mes côtés, M<sup>me</sup> Harold Crang, Ms. Dorothy Cameron et M. John Turner—le véritable John Turner.

**Un honorable membre:** L'autre pourrait fort bien se présenter plus tard.

**Le président:** Je vous remercie, Monsieur. Je vous souhaite tous la bienvenue devant ce comité.

**M. C. Lewis:** Je vous remercie.

Je représente ici les détenteurs de garanties de la Compagnie de chemins de fer de l'Ontario et du Québec. M<sup>me</sup> Crang, Ms Cameron et M. Turner détiennent de telles garanties, ce qui explique leur présence en ces lieux; ils sont également ici à titre de contribuables canadiens et de membres de la population.

Le comité sait, sans aucun doute, que le réseau de chemins de fer du CP est formé de la ligne appartenant en propre au CP et d'un certain nombre de lignes louées appartenant à des sociétés constituées en corporations indépendantes. Certaines des garanties émises par ces compagnies sont encore dans les mains de la population canadienne et même, de la population d'autres pays.

Je demanderais à M. Turner d'énumérer les nombreuses lignes de chemins de fer louées par le Canadien Pacifique. Chacune de ces nombreuses lignes représente des compagnies de chemins de fer indépendantes, qui constituent maintenant en grande partie des filiales à part entière du Canadien Pacifique Limitée. Sur le tableau, les voies en couleurs représentent des compagnies de chemins de fer indépendantes dont la population détient certains titres, c'est-à-dire qu'elles n'appartiennent pas complètement au Canadien Pacifique ou qu'elles ont des garanties de créances. Vous pouvez constater, sur le tableau, que l'une de ces lignes est la Compagnie de chemins de fer de l'Ontario et du Québec. La principale voie de cette compagnie est la ligne reliant Toronto, Windsor et Montréal qui, à mon avis, constituait l'une des principales régions de transport par chemins de fer, tant au moment de l'incorporation de la compagnie, vers les années 1880, qu'aujourd'hui.

La compagnie du chemin de fer d'Ontario et du Québec a été constituée en 1883. À cette époque, la compagnie a signé un contrat de location avec le Canadien pacifique. Comme vous le savez peut-être, le Canadien pacifique n'est pas autorisé comme tel à exploiter des lignes de chemin de fer à Toronto ni à l'est de cette ville. Il s'agissait donc pour le CP de signer des ententes avec des compagnies ferroviaires qui étaient alors indépendantes, les contrats de location étant approuvés par le Parlement canadien. En vertu de ces contrats, les lignes de la compagnie du chemin de fer d'Ontario et de

[Texte]

In 1883, the Ontario and Quebec Railway Company had not completed installation and construction of the entire line in accordance with the requirements of Canadian Pacific. The lease agreement provided that the Ontario and Quebec Railway Company would raise additional financing publicly and complete the railway in accordance with the requirements and under the eye of Canadian Pacific. The Ontario and Quebec Railway Company was the primary debtor to the public; the public subscribed debentures, bearing interest at the rate of 5%. The lease and the debentures were perpetual, with the result that now, of course, the debenture holders of the Ontario and Quebec Railway Company are faced with rates of interest that were quite properly fixed in 1880.

It is our first submission that if there is any merit in Canadian Pacific Limited coming to the Government of Canada, to the Canadian public, and saying that rates established before 1900 are not fair and not economic, then we say on our part that the rates established in the 1880s with respect to money raised for the purpose of purchase of lands and the construction of railways is equally not economic. We suggest that if CP seeks equity, it must follow the maximum equity, the due equity. So, if it takes on the one hand, it gives on the other.

One of our main submissions is that there be no amendment to the Crow rate agreement. The reason for this suggestion is that any amendment would of course be an increase in charge. If there is no amendment to the Crow rate agreement, then the burden of the uneconomic freight rates remains not with CP—that is a misnomer—it remains with people who have invested in CP shares.

I would like to talk about CP shareholders, rather than the entity CP, in respect to the burden. If the burden does not change, it rests with the CP shareholders in their present state. If the burden does change and increase, it can either be passed on to the shippers—that is, the grain growers or distributors—or it can be passed on to the Canadian public, the Canadian taxpayer, by way of subsidy. Or it can be a mixture of all three.

We say firstly that the burden should not be passed on to the Canadian public. The committee is also aware that, as TV licences and franchises were to the Canadian public in the 1950s, rail franchises were to the Canadian public in the 1880s.

• 1445

There was a race by entrepreneurs to obtain this franchise, which gave them exclusive rights of transportation. They were very happy and very lucky if they obtained this government monopoly or exclusivity, which had to obtain, and they also knew that the corollary of obtaining this benefit was the obligation to provide the service under a regulated body.

[Traduction]

Québec devenaient des lignes louées par le CP et se trouvaient du même coup intégrées dans le réseau du CP.

En 1883, la compagnie du chemin de fer d'Ontario et de Québec n'avait pas tout à fait achevé la construction de son réseau ferroviaire suivant les exigences du Canadien pacifique. Le contrat de location prévoyait que la compagnie devait emprunter des fonds additionnels sur le marché des titres et achever la construction du chemin de fer conformément aux exigences du Canadien pacifique et sous sa supervision. La compagnie a emprunté en majeure partie du public; les particuliers ont donc acheté des débetures qui portaient un intérêt de 5 p. 100. Comme le bail et les débetures sont perpétuels, il se trouve maintenant que les débetures sont perpétuels, il se trouve maintenant que les débetures de titres de la compagnie du chemin de fer d'Ontario et de Québec sont évidemment aux prises avec des taux d'intérêt qui remontent à 1880.

Nous estimons en premier lieu que si la compagnie du Canadien pacifique Limitée est justifiée de venir dire au gouvernement canadien et donc à la population canadienne que les tarifs fixés avant 1900 sont injustes et non rentables, nous nous sentons tout aussi justifiés d'affirmer que les taux d'intérêt offerts dans les années 1880 pour de l'argent qui a servi à acheter des terres et à construire des chemins de fer sont également non rentables. Nous sommes d'avis que si le CP cherche à obtenir un règlement équitable, il doit pousser son raisonnement jusqu'au bout et faire, lui-même, preuve d'équité. Ainsi, s'il prend d'une main, il doit donner de l'autre.

Nous souhaitons particulièrement que les tarifs du Nid-de-Corbeau ne soient aucunement modifiés. Notre proposition est basée sur le fait que toute modification se traduirait évidemment par une augmentation des tarifs. Si la loi n'est pas modifiée, le fardeau de la non-rentabilité des tarifs de transport ne sera pas supporté par le CP, il ne s'agit pas exact de le prétendre, mais plutôt par ses actionnaires.

Eu égard à ce fardeau, je préfère parler des actionnaires du CP plutôt que de la compagnie proprement dite. Si le fardeau reste le même, les actionnaires du CP continueront de le supporter. S'il augmente, une partie de ce fardeau pourra être transférée, soit aux expéditeurs, c'est-à-dire aux producteurs ou distributeurs de grain, soit au public canadien, au contribuable canadien, par le biais des subventions. On peut également penser à une combinaison des trois.

Nous disons premièrement que ce n'est pas le public canadien qui devrait avoir à supporter ce fardeau. Le Comité n'est pas sans savoir que les permis de télédiffusion étaient au public canadien des années 50 ce que les permis d'exploitation de chemins de fer étaient au public des années 1880.

Il y avait une course contre les entrepreneurs pour obtenir cette concession qui leur donnait les droits exclusifs de transport. Ils étaient très heureux et très chanceux s'ils obtenaient ce monopole ou cette exclusivité du gouvernement qu'ils devaient obtenir, et ils savaient également que le corollaire de l'obtention de cet avantage était l'obligation d'offrir un service sous l'autorité d'un organisme réglementé.



## [Text]

The government, under the Railway Act, has seen to it that the watchdog of the Canadian public or the Canadian Parliament is the Railway Committee. It requires railways, before construction, to submit their plans and profiles. It requires them to build in accordance with plans and profiles. Once it is completed, it must be signed and sealed and deposited, and they cannot cease providing that service unless the Canadian watchdog permits them to do so.

So whereas a railway licence was, as Lord Thomson of Fleet said in the 1950s, a licence to print money, it also carried with it the obligations, as do TV licences, to provide the service to the public and to continue. Railways were financed at this time, as is well known by this committee, by various methods. One was that substantial land grants were given to the various railroads, not only to the Canadian Pacific Limited but also to those individual railroads that you see there.

The objective of the land grants was threefold, at least. One was to induce settlement proximate to rail lines, and of course settlers in western Canada at that time would regard proximity to freight and transportation as a great value. The second, of course, was to provide a source of revenue to the Canadian Pacific, in that settlers would be there and using the freight. The third was to provide the railways with the capital in order to construct the railway in the first place.

These subsidy land grants created enormous fortunes in the hands of the entrepreneurs who incorporated the railroads, and the railroads themselves.

Other types of subsidies are granted to railroads by provincial governments and by municipalities who request the railroads to build lines to service them for some reason or other, for the benefit of that community. That can be a money grant or an income subsidy grant.

As you know, the Crow's Nest Pass Agreement was in fact such a subsidy, when an \$11,000-a-mile subsidy was granted for the 330 miles, not to exceed the multiple of 11,000 times 330... \$3,630,000 Canadian 1890—for the construction. The sophisticated Canadian Pacific at that time made an agreement in perpetuity that it would carry various classes of goods at rates which were agreed upon by the government and the railroad.

Since that date up until 1925, I believe it was, the Canadian Pacific Limited did not in fact charge the maximum it was allowed to charge under the Crow's Nest Pass Agreement, purely because of competition. It was entitled to charge but it did not charge because, entrepreneurially, others carried at a cheaper rate. Since that date, there have been amendments to

## [Translation]

Le gouvernement, par la Loi sur les chemins de fer, a vu à ce que le chien de garde du public canadien ou du Parlement canadien soit le Comité des chemins de fer. Il exige que les compagnies ferroviaires lui présentent, avant la construction, leurs plans et leurs profils. Il exige qu'elles construisent conformément aux plans et profils. Lorsque la construction est terminée, les plans et profils doivent être signés, scellés et déposés, et la compagnie ferroviaire ne peut cesser d'offrir ce service à moins que le chien de garde canadien ne le lui permette.

Si une concession de chemins de fer était, comme Lord Thomson of Fleet l'a dit dans les années 1950, un permis d'imprimer de l'argent, elle comportait également les obligations, tout comme les permis de télédiffusion d'offrir le service au public et de continuer à l'offrir. À cette époque, les compagnies ferroviaires étaient financées de diverses manières comme le savent bien les membres du Comité, et l'une d'elles était l'attribution d'importantes concessions de terres aux diverses compagnies ferroviaires, non seulement au Canadien pacifique Limitée, mais aussi à chacune des compagnies ferroviaires que vous voyez là.

Les concessions de terres avaient trois objectifs, au moins. Le premier était de favoriser l'établissement de villages à proximité des voies ferrées et, évidemment, les colons dans l'Ouest du Canada à cette époque accordaient une grande importance à la proximité des moyens de transport. Le deuxième, bien entendu, était d'offrir une source de revenus au Canadien pacifique, en ce sens que les colons seraient là et utiliseraient le transport. Le troisième était de fournir aux compagnies ferroviaires le capital nécessaire à la construction de la voie ferrée au départ.

Ces concessions de terres ont laissé d'énormes fortunes dans les mains des entrepreneurs qui ont créé les compagnies ferroviaires et dans les mains des compagnies ferroviaires proprement dites.

Les gouvernements provinciaux et les municipalités accordent d'autres genres de subventions aux compagnies ferroviaires et demandent à celles-ci de construire des lignes pour les desservir pour une raison ou une autre, à l'avantage de cette collectivité. Il peut s'agir d'une subvention en argent ou d'une subvention de revenu.

Comme vous le savez, l'accord du Nid-de-Corbeau était en fait une telle subvention, alors qu'une subvention de 11,000 dollars par mille a été accordée pour les 330 milles, sans dépasser le résultat de 11,000 fois 330—3,630,000 dollars canadiens de 1890—pour la construction. Le Canadien pacifique, habile, a conclu à cette époque une entente à perpétuité selon laquelle il transporterait diverses catégories de marchandises à des taux convenus par l'État et la compagnie ferroviaire.

Depuis cette date jusqu'en 1925, je pense bien, le Canadien pacifique Limitée n'a pas demandé en fait le maximum qu'il pouvait demander en vertu de l'accord du Nid-de-Corbeau, strictement à cause de la concurrence. Il pouvait le demander, mais il ne l'a pas fait parce que d'autres faisaient du transport à un taux inférieur. Depuis cette date, il y a eu des modifica-

[Texte]

the Crow's Nest Pass Agreement, so that the only regulated products now are grain and flour.

As a result of the enormous subsidies which were granted, and quite properly granted, to each of those railway companies you see there—and those are only the Canadian Pacific lines; that does not include any Canadian National line or any subsidiary of the Canadian National—the operation of the Canadian Pacific Limited, with the realization of its subsidies and land grants, has resulted in the Canadian Pacific Limited as it is today, which is an enormous empire. I do not know if you realize how great, what a conglomerate Canadian Pacific Limited has grown to be, and I would ask Mr. Turner to put up a chart which shows, in accordance with Dun & Bradstreet, the *Who's Who* in Canada, the number of companies which are wholly owned by, or subsidiaries to, or affiliated with Canadian Pacific.

• 1450

**The Chairman:** Before we go any further, Mr. Lewis, I am going to interrupt you, because I am having some procedural difficulty, to be quite honest with you. I am having difficulty linking this to Bill C-155, to begin with. I am also advised, and you correct me if I am wrong, that this matter, the matter of the contract between the Ontario and Quebec Railway and CPR, is before the courts.

**Mr. C. Lewis:** On the second point, Mr. Chairman, the matter as to the nature of the security which the debenture holders have, and rights which the Canadian Pacific and the Ontario & Quebec Railway under the lease have, is in fact before the courts, and because of such—I am counsel for that O and Q before the courts—I would not bring that subject here at all.

My point is merely this: whatever the nature of the issues before the court, which are very substantial, we are not asking—and the rate the Ontario & Quebec Railway pays is not an issue before the court. My point is that with respect to the issues before the court, none of them are being presented here. It would be unethical for me to do so, and I would not do so.

**The Chairman:** I appreciate that, sir, but I am still having some difficulty relating your case to Bill C-155.

**Mr. C. Lewis:** Sir, my case is this: If CP has received from the Canadian public these enormous land grants, has entered into these contracts and has developed, as it has, through the franchises it has granted and taken over from the Canadian government, and through the subsidies has generated this enormous conglomerate with literally hundreds of companies underneath it, then I suggest these companies have in effect hived off, under separate corporate shells, benefits which the Canadian taxpayer and the Canadian government have given Canadian Pacific. What we are attempting to do in my submission is segment the accounting to a narrow range of rail, establishing that it has a loss, and I believe it will undoubtedly

[Traduction]

tions à l'accord du Nid-de-Corbeau, et les seuls produits réglementés actuellement sont les céréales et la farine.

A la suite des énormes subventions qui ont été accordées, et accordées de bonne façon, à chacune des compagnies ferroviaires que vous voyez ici, et ce ne sont là que les lignes du Canadien pacifique, cela ne comprend pas aucune ligne du Canadien national ni aucune filiale du Canadien national, l'exploitation du Canadien pacifique Limitée, grâce à ses subventions et ses concessions de terres, a engendré le Canadien Pacifique Limitée qu'on connaît aujourd'hui, c'est-à-dire un empire énorme. Je ne sais pas si vous vous rendez compte de l'ampleur du Canadien Pacifique Limitée, c'est devenu un conglomérat; je demanderais à M. Turner d'afficher un graphique qui illustre, conformément à Dun & Bradstreet, le *Who's Who* au Canada, le nombre de sociétés qui appartiennent entièrement au Canadien Pacifique, en sont des filiales ou y sont affiliées.

**Le président:** Avant d'aller plus loin, monsieur Lewis, je vais vous interrompre, car j'éprouve certains problèmes de procédure, pour tout vous dire. Tout d'abord, j'ai de la difficulté à faire le lien entre ceci et le projet de loi C-155. On me dit également, et vous me corrigerez si j'ai tort, que cette question, la question du contrat entre la Compagnie de chemin de fer d'Ontario et de Québec et le Canadien Pacifique, est en instance devant les tribunaux.

**M. C. Lewis:** Au sujet du deuxième point, monsieur le président, c'est la question de la nature de la sécurité dont disposent les détenteurs de débentures et des droits du Canadien Pacifique et de la Compagnie de chemin de fer d'Ontario et de Québec qui est en instance devant les tribunaux et, à cause de cela—je suis avocat d'Ontario et Québec auprès des tribunaux—je n'aborderai pas du tout ce sujet ici.

Je veux dire simplement ceci: quelle que soit la nature des questions en instance devant les tribunaux, qui sont très importantes, nous ne demandons pas—et le taux que paie la Compagnie de chemin de fer d'Ontario et de Québec n'est pas en instance devant le tribunal. Je veux dire au sujet des questions en instance devant le tribunal qu'aucune n'est présentée ici. Je manquerais à l'éthique si je le faisais et je ne le ferais pas.

**Le président:** Je comprends cela, monsieur, mais j'ai encore de la difficulté à faire le lien entre votre argumentation et le projet de loi C-155.

**M. C. Lewis:** Monsieur, mon argumentation est la suivante: si le CP a reçu du public canadien ces immenses concessions de terres, a signé ces contrats et a créé, comme il l'a fait, par les concessions qu'il a obtenues du gouvernement canadien et par les subventions qu'il a reçues, cet énorme conglomérat qui comprend littéralement des centaines de sociétés, je soutiens alors que ces sociétés ont en fait réparti entre des entreprises distinctes les avantages que le contribuable canadien et le gouvernement ont accordés au Canadien Pacifique. Dans ma présentation, nous essayons de fractionner la comptabilité à un élément restreint de rail en établissant qu'il y a une perte, et je suis certain qu'on établira qu'il y a une perte sur ce rail fractionné. Je



## [Text]

establish a loss on that segmented rail. My proposition to this committee is that the committee should not permit Canadian Pacific Limited to isolate one narrow portion and say, here we have a loss, without being prepared to account for the enormous benefits that it has received from the Canadian public.

You know, it was the Canadian public who took over VIA Rail, and that was because Canadian Pacific and CN did not wish to live up to their obligation to carry passengers. They are losing money. Now we are paying for it. How many times do we go to the public trough, and why should we permit them to isolate, make their case look incontrovertible and equitable, without asking them: if you want us to account for your bad bargains, will you please account for your good bargains, and will the Canadian taxpayer not be constantly taken to this public trough? That is my point, sir.

**The Chairman:** Okay.

Mr. McKnight, did you . . .

**Mr. McKnight:** I would like to say, Mr. Chairman, with respect . . .

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the witness has not finished.

• 1455

**The Chairman:** No, I realize he has not finished, but Mr. McKnight . . .

**Mr. McKnight:** In support of the right of the witnesses to make a presentation . . .

**The Chairman:** We do not need that. I simply wanted an explanation.

**Mr. McKnight:** We have heard the same thing throughout western Canada.

**The Chairman:** I am going to allow the witness to proceed.

**Mr. McKnight:** Thank you very much.

**The Chairman:** You may proceed, Mr. Lewis.

**Mr. C. Lewis:** You also have heard this, undoubtedly, and I shall cut it very brief. If the burden is shifted from the CP shareholder, and it is not shifted entirely to the Canadian taxpayer—I have presented my case when I say it should not be shifted to the Canadian taxpayer—then it is our submission as well. We support the grain growers and distributors and shippers from the west, in that they bought their farms and they had their annual income on a capitalized basis. It will be a direct diminution of farm income and businesses associated with grain and flour.

It will not only be a reduction of annual income, but it will be a reduction of capital assets. Naturally, one buys businesses, one buys farms, on the basis of a multiple of earnings. These grain growers and distributors have said many times over—but repetition does not hurt when it is the truth—that they bought their businesses, even recently, on the basis of a government contract which produced an annual income, which produced a capitalized value.

## [Translation]

propose au Comité qu'il ne permette pas au Canadien Pacifique Limitée d'isoler un petit élément et de dire «nous avons ici une perte» sans être prêt à répondre des énormes avantages qu'il a reçus du public canadien.

Vous savez, c'est le public canadien qui a pris en charge VIA Rail et c'était parce que le Canadien Pacifique et le CN ne voulaient pas respecter leur obligation de transporter les voyageurs. Ils perdent de l'argent. Maintenant, nous payons pour cela. Combien de fois avons-nous recours aux deniers publics et pourquoi devrions-nous leur permettre d'isoler des éléments, de faire paraître leur cause irréfutable et équitable sans leur demander: pouvez-vous répondre de vos bonnes affaires et le contribuable canadien devra-t-il toujours être la vache à lait? Voilà ce que j'avais à dire, monsieur.

**Le président:** Très bien.

Monsieur McKnight, avez-vous . . .

**M. McKnight:** Je voudrais dire, monsieur le président, au sujet . . .

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le témoins n'a pas terminé.

**Le président:** Non, je sais qu'il n'a pas terminé mais, monsieur McKnight . . .

**M. McKnight:** Pour ce qui est du droit des témoins de faire connaître . . .

**Le président:** Ce n'est pas nécessaire. Je voulais seulement des précisions.

**M. McKnight:** Nous avons entendu les mêmes propos dans l'Ouest.

**Le président:** Je vais permettre au témoin de continuer.

**M. McKnight:** Merci beaucoup.

**Le président:** Vous pouvez continuer, monsieur Lewis.

**M. C. Lewis:** Vous avez sans doute déjà entendu ceci, c'est pourquoi je serai bref. Si le fardeau est enlevé aux actionnaires du CP et s'il ne retombe pas entièrement sur le contribuable canadien . . . j'ai fait connaître mes vues lorsque j'ai affirmé qu'il ne devrait pas être transféré au contribuable canadien . . . c'est aussi l'objet de notre mémoire. Nous appuyons les producteurs de grain, les distributeurs et les expéditeurs de l'Ouest puisqu'ils ont acheté leurs exploitations en fonction d'un revenu annuel capitalisé. L'effet direct sera une diminution du revenu des fermes et des entreprises dans le secteur du grain et de la farine.

Il n'y aura pas seulement une diminution du revenu annuel mais aussi de l'actif immobilisé. Naturellement, l'acquisition d'une entreprise ou l'achat d'une exploitation agricole se fait en fonction d'un multiple des revenus. Ces producteurs et ces distributeurs de grain ont déclaré plusieurs fois, mais il vaut la peine de le répéter lorsque c'est la vérité, qu'ils ont acheté leur entreprise, même récemment, en se fondant sur un contrat

[Texte]

If you see fit to reduce their income, you are going to be taking a burden from the CP investor and you are going to be placing it on the grain grower who acted in reliance on the government contract. You are perfectly free to do it, but all I wish to point out is that there is where the burden will be shifted.

Why do I say it should not be shifted to the CP shareholders? We say, firstly, because they have bought that burden. We are not talking about CP in 1880; we are talking about people who own CP shares, who bought them last year, who bought them five years ago, who bought them ten years ago. They paid a price for those shares based on the asset value of the Canadian Pacific Limited. They paid a price for those shares based partially on a price-earnings ratio.

As far as rail contribution is concerned, the rail contribution to CP profits during the last three years has remained fairly stable. These are charts which indicate revenues; CP Consolidated revenues, CP Enterprises Consolidated and revenues from rail are all derived from the 1982 annual report of Canadian Pacific Limited, and rounded to the nearest million dollars. The purpose of this is to show that in the last three years, contribution to profit from rail enterprises has been practically steady, considering the numbers. Contribution from other than rail enterprises has diminished rapidly. If CP is hurting, it is not the rail that is doing it. If it is the rail and the Crowsnest Pass doing it, the present shareholders bought their shares at a discount because of that.

If the shareholders who bought shares two, five, eight years ago—discounted because of the Crow's rate agreement—receive a benefit, I do not understand how it can be described otherwise than by "a windfall benefit" in the stock market. This is to the detriment again of either the Canadian taxpayer and/or the western grain grower.

**The Chairman:** Could I interject?

**Mr. C. Lewis:** Certainly.

**The Chairman:** We have a problem here because the overhead projector will only project if it is on a transparency.

**Mr. C. Lewis:** I see, sir. That small blue portion to the right is the rail. The yellow portion in the centre is the CP Enterprises consolidated, and the green portion to the left is the CP consolidated. Shall I continue, sir?

• 1500

**The Chairman:** Yes, please continue.

**Mr. C. Lewis:** If, therefore, this committee sees fit to recommend a change—and we submit that a change not be recommended for the reasons I have outlined—we ask that the committee consider that the change be recommended only on

[Traduction]

avec le gouvernement prévoyant un revenu annuel, une valeur capitalisée.

Si vous jugez bon de diminuer leur revenu, vous allez en quelque sorte transférer le fardeau des actionnaires du CP aux producteurs de grain qui ont agi sur la foi d'un contrat avec le gouvernement. Vous êtes parfaitement libre de le faire, mais je voulais seulement souligner que c'est à eux que le fardeau sera transféré.

Pourquoi est-ce que je dis qu'il ne devrait pas être transféré aux actionnaires du CP? Notre première réponse est qu'ils ont acquis ce fardeau. Il ne s'agit pas du CP en 1980; nous parlons de ceux qui détiennent des actions du CP qu'ils ont achetées l'an dernier, il y a cinq ans ou dix ans. Le prix qu'ils ont payé pour ces actions était fondé sur la valeur de l'actif du Canadien Pacifique. Ils ont payé un prix déterminé en partie au moyen d'un ratio cours-bénéfices.

Pour ce qui est du transport ferroviaire, l'apport du transport ferroviaire aux bénéfices du CP est demeuré relativement constant au cours des trois dernières années. Voici des graphiques qui indiquent les revenus; les revenus consolidés au CP, les revenus consolidés du CP Entreprises et les revenus du transport ferroviaire sont tirés du rapport annuel de 1982 du Canadien Pacifique Limitée et les chiffres ont été arrondis au million. Ces graphiques servent à montrer qu'au cours des trois dernières années, l'apport du transport ferroviaire aux profits est demeuré relativement constant, compte tenu des chiffres. La part des revenus attribuable à des activités autres que le transport ferroviaire a fléchi fortement. Si le CP est en difficulté, le transport ferroviaire n'en est pas la cause. Si les problèmes découlent du transport ferroviaire et du tarif du Nid-de-Corbeau, les actionnaires actuels ont acheté leurs actions à escompte en raison de cela.

Si les actionnaires qui ont acheté leurs actions il y a deux, cinq ou huit ans, en bénéficiant d'un escompte à cause de l'accord sur le tarif du Nid-de-Corbeau, bénéficient d'un avantage, je ne vois pas comment il peut être qualifié autrement que «d'inattendu» à la bourse. Il s'agit d'un autre désavantage pour le contribuable canadien ou le producteur de grain de l'Ouest.

**Le président:** Me permettez-vous d'interrompre?

**M. C. Lewis:** Oui, bien sûr.

**Le président:** Nous avons un problème parce que le rétro-projecteur ne peut projeter que par transparence.

**M. C. Lewis:** Je vois, monsieur le président. La partie bleue, à droite, représente le transport ferroviaire, le jaune, au centre, les revenus consolidés de CP Entreprises et le vert, à gauche, les revenus du CP consolidés. Vais-je continuer, monsieur le président?

**Le président:** Oui, s'il-vous-plaît.

**M. C. Lewis:** Par conséquent, si ce Comité juge bon de recommander un changement, et nous demandons de ne pas recommander de changement pour les raisons signalées, nous demandons aux membres de ne pas recommander de change-



## [Text]

the condition that CP be required to review the benefits it obtains from obtaining cheap money from other people, as well. In other words, if CP wants to come into the 1980 economy, let it also bring other people into the 1980 economy from which it benefits.

We also observe that, in such an instance, a railroad has to have long-term financing. We do not ask that it be reviewed every year but that in a basic period of, say, every 10 years CP be required to review the rates attached to its very long-term contracts, and that it be such rates as, say, the Government of Canada pays for any long-term debt. Even the CP does not have a better covenant than the Government of Canada; so I am not being very harsh.

The second point is that we suggest that Canadian Pacific Limited is one of the largest conglomerates in Canada. The Parliament of Canada has, during the last 20 years, enacted much legislation in order to require industrial companies to extend certain rights to security-holders and to give them certain information. Canadian Pacific Limited was incorporated in 1880, as you know, and its act has never been amended to include reporting, or giving, any of the rights to conglomerate shareholders that other industrial companies in Canada are required to give.

May I give you an example? Canadian Pacific Limited does not consolidate its wholly-owned subsidiary rail companies on the normal basis that everyone else consolidates. It takes them into account under a different system of accounting—rail accounting. The result is this: Canadian Pacific Limited does, in fact, carry out a series of transactions between the consolidated rail companies, and there is no way the public which owns a portion of the non-consolidated subsidiary can ascertain what has gone on in the company in which he has invested.

We have demanded from, and have been refused by, the Calgary and Edmonton railway companies the right to inspect the ledgers. They are not available to us, says the CP, because there are no statutory requirements. Every other industrial company does have that requirement. We have asked for an accounting for transfers between the parent and subsidiary. We have been refused that. The Ontario & Quebec Railway Company shareholders receive only one financial statement a year from the Ontario & Quebec Railway Company, which is controlled by Canadian Pacific.

• 1505

That is a balance sheet, sir. That balance sheet is the original opening balance sheet of the Ontario & Quebec. It has no changes whatsoever. You cannot find out where your assets are or where they are going. And there is no requirement to answer that question.

We have attended Canadian Pacific meetings as shareholders of Canadian Pacific and have asked questions of the chairman to put to the auditors. The chairman has refused to

## [Translation]

ment qu'à la condition que le CP soit tenu d'examiner les avantages qu'il tire aussi des investissements d'autres gens. Autrement dit, si le CP veut participer à l'économie de 1980, qu'il incite d'autres gens à participer à l'économie de 1980 dont il profite.

Nous constatons également que, dans ces circonstances, un réseau ferroviaire doit aussi être financé à long terme. Nous ne demandons pas que le financement soit examiné chaque année mais plutôt que, tous les dix ans, disons, le CP soit tenu d'examiner les taux afférents de ses contrats à très long terme et que ces taux correspondent, par exemple, à ceux que paie le gouvernement du Canada pour toute dette à long terme. Même le CP ne bénéficie pas de meilleures conditions que le gouvernement du Canada, ainsi je ne suis pas très sévère.

Deuxièmement, nous soutenons que le Canadien Pacifique Limitée est un des plus grands conglomerats du Canada. Au cours des vingt dernières années, le Parlement du Canada a adopté de nombreuses lois destinées à obliger les sociétés industrielles à accorder certains droits aux créanciers garantis et à leur fournir certains renseignements. Comme vous le savez, le Canadien Pacifique a été constitué en société en 1880 et sa constitution n'a jamais été modifiée pour prévoir l'obligation de rendre compte ou d'accorder aux actionnaires des sociétés-mères les droits que d'autres entreprises industrielles canadiennes sont tenues de leur accorder.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Le Canadien Pacifique Limitée n'établit pas d'état consolidé des revenus de ses filiales ferroviaires en propriété exclusive comme le font normalement les autres sociétés. Il en tient compte au moyen d'un système comptable distinct, la comptabilité des activités ferroviaires. Il en résulte ceci: le Canadien Pacifique Limitée effectue en fait des opérations financières concernant des sociétés ferroviaires dont les revenus sont consolidés, mais le public est propriétaire d'une partie des filiales dont les revenus ne sont pas consolidés ne peut d'aucune façon déterminer ce qui s'est produit dans la société dans laquelle il a investi.

Nous avons demandé aux compagnies ferroviaires de Calgary et d'Edmonton, qui ont d'ailleurs refusé d'acquiescer à notre demande, le droit de consulter leurs grands livres. Nous n'y avons pas accès, dit le CP, parce qu'il n'existe aucune obligation statutaire à ce sujet. Toutes les autres sociétés industrielles sont tenues de donner accès à leurs grands livres. Nous avons demandé un compte rendu des transferts entre la société-mère et la filiale. Il nous a été refusé. Les actionnaires de la compagnie de chemin de fer d'Ontario et de Québec ne reçoivent qu'un seul état financier par année de la Compagnie qui est contrôlée par le Canadien Pacifique.

Il s'agit d'un bilan, monsieur, c'est le bilan d'ouverture original de l'Ontario et du Québec. Rien n'a été changé. Il n'est pas possible de savoir quels sont nos avoirs ou ce qu'on en fait. Mais, en fait, rien n'oblige les intéressés à répondre à cette question.

Nous avons assisté, à titre d'actionnaires, aux réunions du Canadien Pacifique et nous avons posé quelques questions au président à l'intention des vérificateurs. Le président a refusé

[Texte]

permit the auditors to answer the question. The chairman has stated that Canadian Pacific Limited has no legal requirement to have auditors, the legislation is so antiquated, and if there is no legal obligation to have auditors there can be no legal right to ask auditors questions.

On this basis and in summary, we suggest that Canadian Pacific Limited as a conglomerate be required to do what other conglomerates are required to do—simply be continued under the Canada Business Corporations Act. It is a Canadian business corporation if there ever was one. Then it will extend to all the security holders of the parent and the subsidiary the same rights to information, to auditors, to disclosure that are required of other Canadian companies.

Secondly, we say that if the Crow rates are to be extended to the benefit of the railroads, that extension should go to those people who bought their stock on the basis of the Crow rate being in agreement, and not give them a windfall profit to the detriment of others.

Thirdly, I might say that imposing conditions such as this on Canadian Pacific is not exceptional. For example, Mrs. Cameron, who has investments also in Interprovincial Pipeline Limited, has sent a recent notice to the debenture holders, increasing the rate of interest by 0.5% from this fixed date in order to gain a certain advantage.

All we say to Canadian Pacific Limited is, if you want to come into the 1980s, come into it entirely; do not just pick out one segment of your problems and try to pass it on to the Canadian public. I am sure this committee will see through it.

That is our submission.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lewis.

We will now go to questioning. I wonder if the committee would mind if I put a question to Mr. Lewis to begin with.

You have stated that the CPR should receive no relief from the present statutory rates for the transportation and handling of grain; at least that is how I understood the gist of your presentation. Should that principle apply as well to CN, so that they too would receive no relief from the Crow rates?

**Mr. C. Lewis:** I believe this committee will apply the same principles to all parties. In other words, they should ask an accounting for the benefits as well as the detriments in all areas.

**The Chairman:** Thank you, sir.

Mr. Stevens.

**Mr. Stevens:** Thank you, Mr. Chairman.

[Traduction]

de permettre aux vérificateurs de nous répondre. Il a déclaré que la loi n'oblige pas la société Canadien Pacifique Limitée à recourir aux services de vérificateurs, cette loi est tellement dépassée, et que, l'absence d'obligation légale d'avoir recours à des vérificateurs, il ne saurait y avoir droit légal de leur poser des questions.

En conséquence, et pour résumer, nous proposons que, à titre de conglomérat la société Canadien Pacifique Limitée soit tenue de faire ce que les autres conglomérats sont tenus de faire—simplement être constituée en corporation au titre de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes, car on ne pourrait trouver un meilleur exemple de société commerciale canadien. De cette façon, elle devra accorder à tous les détenteurs de titres de la société mère et de ses filiales le même droit à l'information, à l'interrogation des révificateurs et à la divulgation que les autres sociétés canadiennes sont tenues d'accorder.

Deuxièmement, nous disons que si les tarifs du Nid-de-Corbeau doivent être fixés à l'avantage des compagnies ferroviaires, le même avantage devrait être accordé aux personnes qui ont acheté leurs actions alors que le tarif du Nid-de-Corbeau était en vigueur et non pas seulement à la société au détriment des autres.

Troisièmement, je dirais que le fait d'imposer de telles conditions au Canadien Pacifique n'a rien d'exceptionnel. Par exemple, M<sup>me</sup> Cameron, qui détient également des titres dans *Interprovincial Pipeline Limited*, a envoyé récemment un avis aux détenteurs de débentures, selon lequel le taux d'intérêt serait augmenté de 0,5 p. 100 à partir de cette date, afin d'obtenir un certain avantage.

Tout ce que nous disons à la société Canadien Pacifique Limitée c'est si elle veut rejoindre les années 80, qu'elle y entre à part entière et ne prenne pas seulement une partie de ses problèmes pour essayer de les refiler au public canadien. Je suis certain que le comité ne s'y laissera pas prendre.

Ceci termine notre présentation.

**Le président:** Merci monsieur Lewis.

Passons maintenant à la période des questions. J'aimerais d'abord poser une question à M. Lewis, si le comité n'y voit pas d'objections.

Vous avez déclaré que le CPR ne devrait pas retirer d'avantages des modifications aux tarifs actuellement en vigueur sur le transport et le traitement du grain; du moins c'est comme cela que j'ai compris votre présentation. Ce principe devrait-il s'appliquer également au CN, c'est-à-dire qu'eux non plus ne retireraient pas d'avantages d'une modification des tarifs du Nid-de-Corbeau?

**M. C. Lewis:** Je crois que ce comité appliquera les mêmes principes à toutes les parties. En d'autres termes, il faudrait que tous et chacun soient tenus de rendre compte des avantages comme des inconvénients.

**Le président:** Merci, monsieur.

M. Stevens.

**M. Stevens:** Merci, monsieur le président.



[Text]

Mr. Chairman, I was wondering if we could possibly have the committee's consent to appending to the minutes of this meeting substantially the information that was shown in the charts. I think most members found them a little awkward to read. The railways that are non-wholly owned by the CP on that trans-Canada chart I think would be interesting to set out, along with what in fact are the minority debenture positions and shareholding positions, as would the other chart showing the hundreds of subsidiary or associated companies with CP, and then of course this profit picture that we have the bar graphs on.

• 1510

**The Chairman:** I do not see any problem with the request except, perhaps, with the map. I do not know what facilities are there for the appending of that particular map in the various colours that are presented. I think the charts could be appended quite easily, but they would have to be in black and white.

**Mr. Stevens:** Mr. Chairman, as far as the map is concerned, I thought possibly somebody could meet with Mr. Lewis or Mr. Turner and get the highlights of the map and then put it in printed form, rather than to try to reproduce the map.

**The Chairman:** I would suggest that it is the responsibility of the witness to present that evidence to the committee in printed form.

**Mr. McKnight:** Just on the same point, Mr. Chairman, could that map be reproduced with the facilities available to the House of Commons and presented in smaller form?

**The Chairman:** I think it can, but I do not think it can be done so in terms of the colours on the map—only in black and white.

Mr. Lewis?

**Mr. C. Lewis:** The rail map is a product of the Canadian Pacific Company Limited as it then was. We obtained it and, if we had a right of information, I am sure the CP would produce it for us; otherwise, that is the best type of reproduction we can get. If the committee would authorize me to request the CP to obtain copies . . .

**The Chairman:** Ah, I am afraid we cannot do that. I do not blame you for trying, but I do not think the committee has that authority. However, I am going to ask my clerk to look into the possibility of requesting such a map from CP. In the meantime, if we can have that copy, I am sure we can have it reproduced in black and white and appended to the proceedings.

Is that agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Stevens.

**Mr. Stevens:** At least you did not call me "Ian"!

[Translation]

Monsieur le président, je me demandais s'il serait possible que le comité consente à annexer au compte rendu de la présente réunion, les renseignements illustrés sur les tableaux. Je crois que la plupart des membres ont eu quelques difficultés à les lire. Je crois qu'il serait intéressant de voir sur le graphique trans Canada, les chemins de fer qui ne sont pas des filiales à propriété exclusive du CP, ainsi que la position réelle des actionnaires et des détenteurs de débetures minoritaires. Il en va de même pour les autres tableaux indiquant les centaines de filiales ou de sociétés associées au CP et pour, évidemment, l'état des bénéfices illustré sur les graphiques à barres.

**Le président:** Je ne vois aucun inconvénient à accéder à cette demande, sauf peut-être pour ce qui est de la carte. Je ne sais si nous disposons des moyens nécessaires pour annexer cette carte particulière en reproduisant bien toutes les couleurs qui y sont représentées. Je crois que les graphiques pourraient facilement être annexés mais ils seraient en noir et blanc.

**M. Stevens:** Monsieur le président, pour ce qui a trait à la carte, il serait peut-être possible que quelqu'un rencontre M. Lewis ou M. Turner afin d'extraire les points importants et de les transposer sur document imprimés plutôt que d'essayer de reproduire la carte.

**Le président:** Je dirais que c'est au témoin qu'il incombe de présenter cette pièce au comité sous forme de document imprimé.

**M. McKnight:** À ce même sujet, Monsieur le président, les installations à la Chambre des communes permettraient-elles de reproduire cette carte et de la présenter sous forme réduite?

**Le président:** Je crois que la chose est possible mais il ne serait pas possible de reproduire les couleurs, elle serait uniquement en noir et blanc.

Monsieur Lewis?

**M. C. Lewis:** La carte reproduit le réseau ferroviaire du Canadien Pacifique Limitée tel qu'il était. Nous l'avons obtenue, et si nous avons accès à l'information, je suis certain que le Canadien Pacifique pourrait la reproduire pour nous; à défaut de cela, c'est la meilleure reproduction que nous pouvons obtenir. Si le comité voulait m'autoriser à demander au CP de nous fournir des copies . . .

**Le président:** Ah, je crains que nous ne puissions faire cela. Je ne vous reproche pas d'essayer mais je ne crois pas que le comité ait ce genre d'autorité. Cependant, je vais demander une telle carte au CP. Entre temps, si nous pouvons avoir cette copie, je suis sûr qu'elle pourra être reproduite en noir et blanc et annexée au compte rendu des délibérations.

Sommes-nous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci.

Monsieur Stevens.

**M. Stevens:** Au moins vous ne m'avez pas appelé «Ian»!

## [Texte]

Mr. Chairman, Mr. Lewis referred to the difficulty that sometimes has been encountered in getting the names of debenture-holders and share-holders with respect to, say, the O&Q Railway, or the Calgary and Edmonton railway. I was wondering if he could perhaps elaborate on that. I first found my interest in this situation, as perhaps you know, Mr. Chairman, about three or four years ago, when at least four of my constituents complained about the difficulty they were having as shareholders or debenture-holders of, in that case, Ontario & Quebec Railway Company. And much to my surprise, as I understand it, they were told, when they went to find out normal shareholder information, that they were not entitled to it.

If members are interested in that time, I could show you correspondence between myself and the Minister of Consumer and Corporate Affairs, who, incidentally, is a trustee in much of this. And the purport, if you like, of the correspondence is that the Minister of Consumer and Corporate Affairs or, in one case, George Post, the Deputy Minister, simply confirms that is right; they have no rights.

So I think it would be very interesting when we are considering this whole question of equity, if you like, of this question of whether or not it is right to hold these railways to the Crow rate. What about the other side of the scale?

**An hon. Member:** Right on!

**Mr. Stevens:** Is it right that shareholders or debenture-holders be denied in companies dominated by the CP the normal rights that shareholders in this country are entitled to? So I thought perhaps we could hear Mr. Lewis tell us in more detail what exactly is given as the reason why you cannot even find out the number of shares owned by other shareholders, or their names, or the normal shareholder or debenture-holder records that shareholders are entitled to.

**The Chairman:** One moment, Mr. Stevens.

• 1515

I am certainly going to allow the witness to answer the question, but the representation you made in the course of asking the question—and I took it as a representation—the committee acquiring information for the witnesses—I will certainly look into that in some more detail. But off the top of my head, I suggest that is not a function of the committee. However, I leave it at that for now and, again, I will look into the procedural matter in more detail. But I have grave reservations about that.

**Mr. C. Lewis:** I may answer that, originally in common law, in the early inception of corporations, shareholders did not have very many rights and there was no common law right. The controlling shareholder and directors of the company did have close watch over the registers, and they were not open for other shareholders or debt-holders to inspect. The Government

## [Traduction]

Monsieur le président, M. Lewis a souligné qu'il est parfois difficile d'obtenir les noms des détenteurs de débentures et des actionnaires de, par exemple, la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de Québec et la compagnie du chemin de fer de Calgary et d'Edmonton. Je me demande s'il pourrait apporter plus de précisions à ce sujet. J'ai commencé à m'y intéresser, comme vous le savez probablement, monsieur le président, il y a environ trois ou quatre ans, lorsqu'au moins quatre de mes électeurs se sont plaints des difficultés auxquelles ils avaient à faire face à titre d'actionnaires ou de détenteurs de débentures de la Compagnie du chemin de fer d'Ontario et de Québec dans ce cas. À ma grande surprise, on leur a dit, lorsqu'ils ont essayé d'obtenir certains renseignements ordinairement accessibles aux actionnaires, qu'ils n'y avaient pas droit.

Si les membres sont intéressés, avec le temps qui nous reste, je pourrais vous montrer des lettres que j'ai échangées avec le ministre de la Consommation et des Corporations qui, incidemment, est fiduciaire dans la plupart de ces questions. On pourrait y constater que le ministre de la Consommation et des Corporations ou, dans un cas, George Post, le sous-ministre, confirment simplement que cela est effectivement vrai; ils n'ont aucun droit.

C'est pourquoi je crois qu'il serait très intéressant, si nous nous penchons sur cette question de justice, si vous voulez, de savoir s'il est juste ou non d'obliger ces compagnies ferroviaires à maintenir le tarif du Nid-de-Corbeau. Et l'autre côté de la médaille?

**Une voix:** C'est cela!

**M. Stevens:** Est-il juste que les actionnaires ou les détenteurs de débentures de sociétés dominées par le CP se voient refuser les droits normaux auxquels les actionnaires de ce pays ont généralement droit? C'est pourquoi je me demande si M. Lewis pourrait nous expliquer plus en détail quelles sont les raisons exactes pour lesquelles il n'est même pas possible de connaître le nombre d'actions que possèdent les autres actionnaires, ni leurs noms, ni même de voir les registres ordinaires d'actionnaires ou de titulaires de débentures auxquels les actionnaires ont généralement accès.

**Le président:** Un instant, Monsieur Stevens.

Je vais certainement permettre au témoin de répondre à la question, mais l'observation que vous avez faite lorsque la question a été posée, et je l'ai pris comme une observation, que le comité obtenait des renseignements pour le compte des témoins, je vais certainement examiner l'affaire en détail. Mais à brûle-pourpoint, je dirais que ce n'est pas une fonction du comité. Toutefois, je laisse faire les choses pour l'instant et, je le répète, j'examinerai les procédures plus en détail. Mais j'ai de sérieuses réserves à ce sujet.

**M. C. Lewis:** Si je peux répondre à ça, au départ dans le droit coutumier, au début de l'instauration de sociétés, les actionnaires n'avaient pas beaucoup de droits, et il n'existait aucun droit selon le «Common Law». Le principal actionnaire et les administrateurs d'une société exerçaient une étroite surveillance sur les registres et ne permettaient pas aux autres



[Text]

of Canada and the government of the provinces, through the years and through the difficulties which arise to investors, have seen fit to consider the propriety of removing the secrecy and permitting public shareholders to ascertain who their fellow shareholders are, or who their fellow debtholders are. Sometimes, of course, you can have a larger group making greater representation and find out where the power really lies. CP, of course, as you know, is extremely interested where the 10% or 12% voting shareholders lie, but they will not extend that to shareholders of CP or any of their subsidiaries. We have obtained opinions not only from Ontario but also from other provinces, and even from England, where the share registers are kept, that without parliamentary sanction—that is to say without legislation being enacted—we are back to the common law.

I would like to emphasize the point, Mr. Chairman, that we do not get any statement of income whatsoever from the O&Q. I would draw this to your attention. CP, which leases the O&Q Railway, which is the gem in the diadem of CP trackage, does not report to us any profits from that whatsoever. The rentals are paid directly to the shareholders or the debenture holders in the form of 5% interest to the debenture holders, and CP takes the position that O&Q has no income, and there is no income statement. It pays no taxes on that either.

**The Chairman:** I am becoming more and more uncomfortable with this particular . . .

**Mr. Flis:** A point of order, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, Mr. Flis.

**Mr. Flis:** In lining up the witnesses, the Honourable Sinclair Stevens made the approaches to the committee and we as a committee agreed that no members would appear before this committee in order to allow the public and organizations to appear before the committee. I was very pleased that the hon. member did not sit with the witnesses but sat where he did. But listening to the line of questioning, and for the protection of the witnesses and the hon. member, for whom I have a great respect—I would not like to see him leave the House of Commons for a while yet—I must ask, Mr. Chairman, of our witness if this whole process and this line of questioning will contravene Section 23 of the Senate and House of Commons Act, which I am sure is well known to both. In that act there are repercussions for the witness and a member of Parliament. If it does not, then I think we can pursue, but if there is any inkling that it might contravene Section 23, then, Mr. Chairman, for the protection of the witness and the hon. member I think we should cease this line of questioning.

**The Chairman:** My own concern, and if I am wrong I would hope to be corrected, is that as I listen to the questions and the

[Translation]

actionnaires ou créanciers d'en faire l'inspection. Le gouvernement du Canada et les gouvernements des provinces, avec les années et à cause des difficultés que cela posait pour les investisseurs, ont jugé à-propos de supprimer le caractère secret et de permettre aux actionnaires publics de vérifier qui étaient les autres actionnaires et les autres créanciers. Parfois, bien entendu, il peut y avoir un groupe important qui exerce une plus grande pression et qui finit par découvrir qui détient réellement le pouvoir. Le CP, bien entendu, comme vous le savez, manifeste un vif intérêt dans les secteurs où il y a 10 p. cent ou 12 p. cent des actionnaires qui ont un droit de vote, mais cela ne s'étend pas aux actionnaires du CP ou de l'une ou l'autre de leurs filiales. Nous avons obtenu le point de vue non seulement de l'Ontario, mais aussi d'autres provinces et même d'Angleterre où les registres d'actions sont conservés, selon lequel s'il n'y a pas sanction du parlement, c'est-à-dire si une loi n'est pas adoptée, cela revient à une question de droits coutumiers et jurisprudentiel.

J'aimerais souligner, Monsieur le président, que la compagnie du chemin de fer O&Q ne nous remet aucun état des revenus, quel qu'il soit. J'aimerais attirer votre attention là-dessus. Le CP, qui loue les voies de la compagnie du chemin de fer d'Ontario et Québec, qui est le joyau du réseau CP, ne nous déclare aucun bénéfice, de ce réseau, quel qu'il soit. Les loyers sont payés directement aux actionnaires ou aux détenteurs de débentures, sous forme de 5 p. cent d'intérêt aux détenteurs de débentures et le CP pose comme principe que la O&Q n'a aucun revenu et par conséquent il n'y a pas lieu de présenter un état des résultats. En outre, le CP n'acquitte à l'égard du revenu tiré de ces voies, aucun impôt.

**Le président:** Cette situation particulière me rend de plus en plus mal à l'aise . . .

**M. Flis:** Objection, monsieur le président.

**Le président:** Oui, Monsieur Flis.

**M. Flis:** Lorsqu'il a dressé la liste des témoins, l'honorable Sinclair Stevens a précisé au comité la façon de procéder et nous avons convenu, à titre de membres du comité, qu'aucun député ne prendrait la parole devant le comité afin de permettre au public et aux organisations de témoigner. J'ai été très heureux que l'honorable député ne prenne pas place parmi les témoins, mais qu'il se soit placé où il l'a fait. Mais en écoutant le genre de questions qui est posé et pour la protection des témoins et de l'honorable député pour qui j'ai beaucoup de respect, et j'aimerais bien qu'il reste à la Chambre des communes encore un bon moment, je dois demander au témoin, monsieur le président, si tout ce processus et ce genre de questions contreviennent à l'article 23 de la Loi sur le Sénat et la Chambre des communes, que tous deux, très certainement, connaissent bien. Dans cette loi, il est question de répercussions tant pour le témoin que pour le député. S'il n'y en a pas, je pense que l'on peut poursuivre, mais s'il y a un risque que cela contrevienne à l'article 23, alors, monsieur le président, pour la protection du témoin et l'honorable député, je pense que nous devrions mettre un terme à ce genre de questions.

**Le président:** Ce qui me préoccupe personnellement, et si je me trompe j'espère qu'on me corrigera, c'est qu'en écoutant les

## [Texte]

answers it seems to me that the committee is becoming a vehicle in the dispute between two parties, one of which happens to be the CPR, which in fact is a principal in the bill before us in the transportation, shipping, and handling of western grain.

• 1520

But I am having more and more difficulty with the question of whether or not this committee should become involved in that dispute in any way. I would urge the members and the witnesses to stick very closely to the terms of reference of this committee; that is, the transportation, shipping and handling of western grain, and the amendment of acts in consequence thereof. That is our reference.

Mr. Benjamin, on the same point.

**Mr. Benjamin:** On the same point of order, the point the witness is making has to do with the whole matter of accountability and benefits obtained by Canadian Pacific Limited as a result of various agreements and laws. In a nutshell, they contend that if Canadian Pacific wants out of one side of a deal, in the case of the Crow rates, it should account for and give up the good sides of the deal, and that principle should apply to the railway's dealings with the grain producers, with the Government of Canada, with people who lease a railway line to the Canadian Pacific—the same principle should apply. Surely that is, in a nutshell, what their argument is, that the ramifications of Bill C-155 apply also to any arrangements of leased railway companies or a host of other enterprises—the whole matter of no accountability, no accounting for the benefits received by Canadian Pacific. Surely that is what they are up to, and surely that is quite in order.

**The Chairman:** Mr. Stevens.

**Mr. Stevens:** Mr. Chairman, if I could perhaps comment on the two points that were raised, one by Mr. Flis and then the second by yourself, I cannot remember the verbatim wording of Section 23 of the Senate and House of Commons Act, but I take it this is the conflict of interest section in that act. I want to assure the committee, Mr. Chairman, I do not know where this confusion ever entered into the picture, but in no way should I have been represented as a counsel to those who are appearing with Mr. Lewis, or to Mr. Lewis himself.

As I indicated earlier, I first became interested in the situation with respect to certain of these shareholders and debenture holders, in that at least four I know of—constituent people in my riding—are involved in this situation. They got talking to me about their plight, dealing with the CP, and that is where my interest arose. In due course, when they heard of the Crow rate situation, they felt that there was a side of the story they would like to tell this committee—that perhaps there is no other way you are going to hear it.

## [Traduction]

questions et les réponses, j'ai l'impression que le comité devient le véhicule de la dispute entre deux parties, dont l'une se trouve être le CP, qui en fait est l'une des parties principales visées par le projet de loi concernant le transport, l'expédition et la manutention des céréales de l'Ouest.

Mais j'ai de plus en plus de difficultés à régler la question de savoir si oui ou non le présent comité doit prendre part à cette dispute de toute façon. Je prierais instamment les membres du comité et les témoins de s'en tenir de très près au mandat du comité, c'est-à-dire à la question du transport, de l'expédition et de la manutention des céréales de l'Ouest et à la modification des lois qui en résultera. Voilà en quoi consiste notre mandat.

M. Benjamin, toujours dans le cadre de cette même objection.

**M. Benjamin:** Dans le cadre cette objection, le point que fait valoir le témoin concerne toute la question de l'obligation de rendre compte et des avantages que la compagnie Canadien Pacifique Limitée a obtenus grâce à divers accords et lois. En résumé, ils prétendent que si le Canadien Pacifique devait être exclu d'une partie de l'entente, dans le cas du tarif du Nid-de-Corbeau, il devrait reconnaître les aspects de l'entente qui lui sont favorables et les refuser, et ce principe devrait s'appliquer aux transactions entre les compagnies de chemins de fer et les producteurs de céréales, le gouvernement fédéral, les gens qui louent une voie ferroviaire au Canadien Pacifique—le même principe devrait s'appliquer. Voilà en résumé en quoi consiste certainement leur argument, à savoir que les ramifications du projet de loi C-155 s'étendent aussi à tous les accords convenus avec les compagnies de chemins de fer louées ou à un ensemble d'autres entreprises—toute la question a trait à l'omission de l'obligation de rendre compte, au fait que le Canadien Pacifique ne rend pas compte des avantages qu'il reçoit. C'est sûrement ce qu'ils recherchent et sûrement c'est dans l'ordre des choses.

**Le président:** Monsieur Stevens.

**M. Stevens:** Monsieur le président, si je peux me permettre de commenter deux points qui ont été soulevés, l'un par M. Flis et l'autre par vous-même. Je ne peux me souvenir du libellé exact de l'article 23 de la Loi sur le Sénat et la Chambre des communes, mais je pense qu'il s'agit de l'article de la loi qui traite du conflit d'intérêts. Je veux rassurer le comité, monsieur le président, je ne sais pas d'où vient cette confusion, mais en aucun cas aurais-je dû être présenté à titre d'avocat de ceux qui accompagnent M. Lewis, ou de M. Lewis lui-même.

Comme je l'ai dit plus tôt, je me suis intéressé à la situation parce que certains des actionnaires et détenteurs de débetures, j'en connais au moins quatre des gens de ma circonscription—qui sont mis en cause dans cette affaire. Ils m'ont parlé de leur problème, en ce qui concerne le CP et c'est ce qui a suscité mon intérêt. Avec le temps, lorsqu'ils ont entendu parler de la question du tarif du Nid-de-Corbeau, ils ont jugé qu'il y avait un côté de l'histoire qu'ils aimeraient raconter au présent comité—que ce serait peut-être la seule façon pour vous d'être mis au courant.



## [Text]

They asked if I could in some way ensure that they be given an opportunity to appear before this committee. As the local member of Parliament, I simply wrote to the clerk, who can confirm this, and said this is a group that would like to appear before the committee; can it be facilitated? And lo and behold, the suspicious mind of Mr. Flis takes to flight, and somehow or other he reads Section 23 of the Senate and House of Commons Act into it and has the audacity to be indicating that there may be some conflict.

Mr. Chairman, never at any time has any fee been paid to me; there has never been any relationship of counsel. I would ask Mr. Flis to withdraw that suggestion, which should never have been made in the first place.

**The Chairman:** In fairness to Mr. Flis, the committee was given to understand, rightly or wrongly, that you were appearing on behalf of the witnesses. Now, if that is a misunderstanding, the whole committee is at fault, and I regret it very much, Mr. Stevens. But we all had, as I understand it, that same perception. There may have been a mixup in communications. If there is, on behalf of the committee, I would apologize to you for that. I certainly will have it checked.

• 1525

**Mr. Stevens:** I thank you for that, Mr. Chairman. If I could deal more specifically, though, with your second point, which is this question of—speaking very broadly—where is the relevance of all this, I would suggest to you that the relevance is that this is a group, unlike most other groups in Canada who—sure, partly to protect their own interests—have become aware of a great deal of what has been going on in the CP, both from an historical standpoint and from a current standpoint, and the awareness they now have is something they would like to share with this committee in relation to this request that the Crow rate be adjusted.

I think the information they can give you, if you want to lead them out on many of the facets of this type of information, you will find to be most valuable in trying to assess whether or not the CP, in particular and, to a lesser extent, the CN, really have any supportable argument for asking for this Crow rate to be adjusted. Clearly, Mr. Lewis has made it clear that they do not think so. They are here to try to substantiate why, because of their investigation of the CP situation over the years, they have come to the conclusion that you are being had, in effect, with this request for the new subsidization which would result from the modification of the Crow rate. Now, that, to me, is a pertinent thing for the committee to be hearing.

The second thing they are coming to you on is that they are simply saying, as I understand Mr. Lewis' statement, in effect that if you do not hold that the Crow rate change should be denied, then let us make sure there is equity on all sides; that the CP is not given that privileged position of being able to

## [Translation]

Ils ont demandé si je pouvais par quelque moyen leur fournir l'occasion de témoigner devant le comité. À titre de député local, j'ai simplement écrit au greffier, qui peut le confirmer, et j'ai dit qu'il s'agissait d'un groupe qui aimerait témoigner devant le comité; pourrait-on faire en sorte que ce soit possible? Et voyez-moi ça! la méfiance de M. Flis se déchaîne, il se met à lire l'article 23 de la loi sur le Sénat et la Chambre des communes et il a l'audace d'insinuer qu'il peut y avoir conflit d'intérêts.

Monsieur le président, jamais, à aucun moment, n'ai-je reçu d'honoraires; il n'y a jamais eu une relation d'avocat à client. Je demanderais à M. Flis de se rétracter, cette insinuation n'aurait jamais dû être faite au départ.

**Le président:** En toute justice pour M. Flis, le comité a cru comprendre, à tort ou à raison, que vous représentiez les témoins. Maintenant, s'il s'agit d'un malentendu, c'est tout le comité qui s'est trompé, et j'en suis vraiment désolé, monsieur Stevens. Mais si je le comprends bien, nous avons tous eu la même impression. Il a dû y avoir quelque part une confusion dans les communications. Si c'est le cas, je tiens à vous exprimer mes excuses de la part du comité. Je vais, à coup sûr, vérifier ce qu'il en est.

**M. Stevens:** Je vous en remercie, monsieur le président. S'il m'est permis, cependant, de traiter plus particulièrement du second point soulevé par vous, à savoir—pour dire les choses en gros—quel est le rapport avec tout ceci, je vous dirais que le rapport, c'est qu'il s'agit d'un groupe qui, à la différence de la plupart des autres groupes du Canada—et en partie, certainement, dans le but de protéger ses propres intérêts—a fini par se tenir au courant d'une quantité de choses qui se passent au CP, aussi bien du point de vue historique que du point de vue de l'actualité, et cette connaissance que ces gens ont acquise est une chose qu'ils aimeraient voir partagée par ce comité relativement à cette demande de rajustement des taux du Nid-de-Corbeau.

J'estime que ces renseignements qu'ils peuvent vous fournir, si vous acceptez de les amener sur le terrain des différents aspects que présente ce type d'informations, peuvent s'avérer des plus précieux dans vos efforts en vue d'établir si oui ou non le CP en particulier et, dans une moindre mesure, le CN, ont des arguments quelconques à l'appui de leur demande de rajustement des taux du Nid-de-Corbeau. De toute évidence, monsieur Lewis a nettement exprimé l'idée que ce n'est pas le cas, à leur avis. Ces gens sont là pour prouver comment, en raison des recherches qu'ils ont poursuivies au fil des ans sur la situation du CP, ils sont parvenus à la conclusion que vous vous êtes effectivement fait avoir avec cette demande de nouvelle subvention qui se traduirait par la modification des taux du Nid-de-Corbeau. C'est ce qui, à mon sens, représente un élément pertinent à faire entendre à ce comité.

Le deuxième point qu'ils désirent soulever est qu'ils désirent simplement vous dire, si je comprends bien la déclaration de monsieur Lewis, que si, effectivement, vous n'êtes pas d'avis qu'il faut rejeter l'idée d'un changement des taux du Nid-de-Corbeau, en ce cas il faudrait s'assurer que toutes les parties se

*[Texte]*

come once again to the Canadian public and say, this is another little boondoggle that we would like you to arrange for us. Yet at the same time, they are dealing with others such as debenture-holders and O&Q, who have had debentures in place for over a hundred years and, in other cases, things which are in place in perpetuity—the CP says, we are not interested in adjusting rates or in other ways accommodating you. Surely that is pertinent, Mr. Chairman.

And in answer to your second question, I hope there will be no attempt made to shut off Mr. Lewis or whoever may care to speak on this question.

**The Chairman:** I accept your explanation, Mr. Stevens, and as long as it is pertinent to our order of reference, nobody will be shut off. So proceed with your questioning, please.

**Mr. Stevens:** Thank you, Mr. Chairman.

I would ask Mr. Lewis this: If the committee, in its wisdom, does not just deny or outright vote down any change to the Crow rate, and wants to proceed with Bill C-155, could the committee, on request to you, receive suggested amendments to Bill C-155 which you feel could be inserted to relieve some of the inequities which you are alerting the committee to with respect to the shareholders or debenture-holders of these various non-wholly-owned subsidiaries connected with CP?

**The Chairman:** Proceed, Mr. Lewis.

**Mr. C. Lewis:** Yes, of course, Mr. Stevens, we could submit suggestions for an amendment. There are two prongs in the amendment, as yourself and Mr. Benjamin have indicated. First, it is segmented accounting. If you are going to segmented accounting and get the benefit from CP on this little area, will you please do segmented accounting on Toronto and Montreal and give us that benefit? I will give everything to the CP, if they will do that for us, as they are asking you to do. If the committee indicated that there would be some consideration to the two prongs . . .

*[Traduction]*

trouvent sur un pied d'égalité; c'est-à-dire qu'il ne soit pas permis au CP de se trouver dans une position privilégiée telle qu'il puisse se présenter devant le public canadien de nouveau et lui dire «voici encore une petite affaire de favoritisme que nous aimerions voir réglée à notre avantage». Et cependant, au même moment, ils s'arrangent pour traiter les autres à leur manière, comme c'est le cas pour les détenteurs de débentures et la compagnie du chemin de fer O & Q, qui ont eu des débentures en vigueur pour plus de cent ans, et, dans d'autres cas, pour des valeurs qui demeureront éternellement en vigueur, le CP leur déclare «Nous ne sommes pas intéressés à rajuster vos taux ni à vous rendre service de quelque manière que ce soit». Sans nul doute, vous trouverez cela pertinent, monsieur le président.

Et pour répondre à votre deuxième question, j'espère qu'il n'y aura pas d'autre tentative de faire taire monsieur Lewis ou qui que ce soit qui désire donner son avis sur cette question.

**Le président:** J'accueille toutes vos explications, monsieur Stevens, et puis vous assurer qu'on n'empêchera personne de parler tant que les interventions se rapporteront à notre mandat. Je vous prie donc de bien vouloir poursuivre votre interrogation.

**M. Stevens:** Je vous remercie, monsieur le président.

Je poserai à monsieur Lewis la question suivante: Si le comité, avec la sagesse qui l'anime, ne repousse pas ou ne se prononce pas carrément contre tout changement aux taux du Nid-deCorbeau et désire donner suite au Bill C-155, ne serait-il pas possible que ce comité, agissant sur requête de votre part, accepte de recevoir les propositions de modifications à ce bill que l'on pourrait inclure, selon vous, afin de compenser certaines des inégalités sur lesquelles vous avez éveillé l'attention du comité concernant les actionnaires ou les détenteurs de débentures de ces diverses filiales qui ne sont pas en propriété exclusive mais qui sont liées au CP?

**Le président:** Monsieur Lewis, vous avez la parole.

**M. C. Lewis:** Oui, bien sûr, monsieur Stevens, nous pourrions présenter des propositions d'amendement. Il s'agirait, en fait, d'un amendement à double volet, comme Monsieur Benjamin et vous-même l'avez souligné. Le premier volet porterait sur la comptabilité sectorielle. Si vous abordez le point de la comptabilité sectorielle et que vous dégagiez le profit tiré par la CP dans ce petit champ d'action, serait-il possible, s'il-vous-plaît, de faire la comptabilité sectorielle des opérations de Toronto et Montréal et nous faire connaître le profit dans ces cas-là? Je suis prêt à accorder au CP tout ce qu'il réclame, comme il vous demande de le faire, si ces gens sont disposés à nous communiquer ces renseignements. Si le comité a indiqué qu'il tiendrait compte des deux aspects cruciaux . . .

• 1530

I did say, but perhaps I did not emphasize, that we are here in two capacities: as Canadian taxpayers who are pumping the milk into this public trough that this animal has been at; and secondly, we do have a similar problem, an identical problem, but the reverse side of the coin. We say we are entitled. If

J'ai affirmé, peut-être sans insister, que nous sommes ici à double titre: en tant que contribuables canadiens qui servons à remplir cet abreuvoir public où se nourrit cet animal; et en deuxième lieu, nous sommes confrontés à un problème similaire, à un problème identique, représentant l'autre face de



[Text]

there is equity in the government considering that plea, then we have exactly the same plea. All we are asking is this. If there were any indication the committee would like such an amendment, we would have no difficulty submitting such a provision.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Stevens.

**Mr. Stevens:** Mr. Chairman, I do not want to monopolize time, and perhaps I should stand down for the time being in case somebody else wants to ask some questions.

**The Chairman:** Somebody else does and we will go to Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

I am sure my colleagues in the committee will appreciate that the three points made by these witnesses in the conclusion reiterates what I have been saying. It is nice to see the same reasoning coming from downtown Toronto as has come from western Canada for many, many decades.

Mr. Lewis, you mentioned the lands that Canadian Pacific was given as part of one side of the bargain—lands and cash. But you neglected to mention something else. Those lands included mineral rights, forest rights, and in some cases even water rights. Is it your contention that if CP Limited is to be relieved of hauling grain at the Crow's Nest Pass Rate Agreement, or the statutory rate agreement of 1925, then on the other side of the coin... For example, PanCanadian Petroleum holds over 13 million acres of oil and gas rights. All or most of them they got with the land grants; therefore they should be prepared to give up some portion, if not all, of those rights in exchange for being relieved of their part of the bargain.

**Mr. C. Lewis:** Mr. Benjamin, I would say that they should do one of two things. First, they should account for the rights so the Canadian public knows the benefits which it has obtained—which they refuse to do. I think it is fair to say that the CP should be put to its election. It either takes the good bargains and accepts the bad bargains, or it asks to be relieved of both bargains. I cannot see the equity in, as the normal expression is, blowing and sucking.

**Mr. Benjamin:** In other words, then, the nearly \$500 million that PanCanadian Petroleum returned to Canadian Pacific Enterprises and Canadian Pacific Limited in the three years 1979 to 1981 would go a long way to covering any alleged losses hauling grain, would it not?

**Mr. C. Lewis:** I would assume so. And I like the expression "alleged losses".

**Mr. Benjamin:** Right.

Mr. Chairman, it was the shareholders of Canadian Pacific Limited who assumed, and continue to assume, the "burden"

[Translation]

la médaille. Nous disons que nous en avons le droit. S'il est juste que le gouvernement tienne compte de cette doléance, alors nous avons exactement la même doléance. Voici ce que nous demandons. Si le comité semblait préconiser une telle modification, nous n'aurions aucune difficulté à présenter une telle disposition.

**Le président:** Merci.

Monsieur Stevens.

**M. Stevens:** Monsieur le président, je ne veux pas accaparer trop de temps et je devrais peut-être me retirer pour le moment si quelqu'un d'autre désire poser quelques questions.

**Le président:** C'est en effet le cas et je donne la parole à M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

Je suis certain que mes collègues du comité conviendront que les trois points avancés par ces témoins dans la conclusion réitérent ce que j'ai affirmé. Il est bon de constater que la façon de penser au centre-ville de Toronto est la même que celle qui existe dans l'ouest du Canada depuis de nombreuses décennies.

Monsieur Lewis, vous avez parlé des terres que le Canadien Pacifique a reçues dans le cadre d'une partie de l'entente, des terres et de l'argent. Mais vous avez omis quelque chose. Ces concessions foncières renfermaient des droits miniers, des droits forestiers et, dans certains cas, même des droits hydrologiques. Prétendez-vous que, si CP Limitée n'a plus à transporter des céréales en vertu de l'accord sur les tarifs du Nid-de-Corbeau ou de l'accord de 1925 sur les tarifs statutaires, alors, de l'autre côté de la médaille... Par exemple, PanCanadian Petroleum possède des droits pétroliers et gaziers sur plus de 13 millions d'acres. Cette société a reçu presque tous ces droits en même temps que les terres qui lui ont été condonnées; elle devrait donc être disposée à renoncer à une partie de ces droits, sinon à tous ces droits, pour ne plus avoir à respecter l'entente, du moins en partie.

**M. C. Lewis:** Monsieur Benjamin, selon moi, elle devrait faire une ou deux choses suivantes. D'abord, elle devrait rendre compte au public canadien de ces droits pour qu'il prenne connaissance des avantages qu'elle en a retirés, ce qu'elle refuse de faire. Je crois juste de dire qu'on devrait exiger que le CP respecte son mandat. Soit qu'elle accepte les bonnes et les mauvaises aubaines, soit qu'elle demande d'être dispensée des deux. Je ne vois pas ce qu'il y a de juste à jouer sur les deux plans, comme on dit couramment.

**M. Benjamin:** En d'autres termes, donc, les quelque \$500 millions que PanCanadian Petroleum a remis à *Canadian Pacific Enterprises* et au Canadien Pacifique Limitée de 1979 à 1981 représenteraient un bon moyen d'assumer les prétendues pertes provenant du transport des céréales, n'est-ce pas?

**M. C. Lewis:** Je le suppose. Et j'aime l'expression «prétendues pertes».

**M. Benjamin:** Entendu.

Monsieur le président, ce sont les actionnaires du Canadien Pacifique Limitée qui ont assumé et qui continuent d'assumer

[Texte]

of the statutory grain rates. They bought those shares originally—or since—with their eyes wide open; they either knew, or even if they did not know, they accepted the so-called burden of the statutory grain rates when they bought shares and remained shareholders of Canadian Pacific Limited.

• 1535

Is that your . . .

**Mr. C. Lewis:** My position is that sophisticated purchasers of shares buy on the basis of earnings, assets, and an overall basis. They paid a price in which the Crowsnest rate constituted a part; therefore, if one grants an increase in the Crowsnest that results in higher earnings, then they have an unexpected and windfall benefit in purely a stockmarket operation. There is nothing wrong with it—I do come from the east—but if you bought your shares at a discount because of the Crow, you cheer when you get a windfall operation; that is all. And it is to the detriment of those who in fact did buy in the Crow and will have a windfall loss.

**Mr. Benjamin:** For example, the shareholders of the Calgary and Edmonton line, on which a heck of a lot of grain moves, are still being held to interest or debenture rates, bond rates, of the 1890s or the early 1900s.

**Mr. C. Lewis:** That is right.

**Mr. Benjamin:** So if the railroads want more money for hauling grain along that line, there should be an equivalent benefit to the shareholders of the Calgary and Edmonton line.

**Mr. C. Lewis:** That is my submission.

**Mr. Benjamin:** I do not find any argument with that, but you would get a lot of argument from the CPR on it.

By the way, I asked Mr. Burbidge if he could tell us about some of these acreages and whatnot, but he just said he did not have the figures with him.

Not only as shareholders of some railroads and whatnot that you represent, but also as taxpayers, do you agree, then, or is it your submission, that the statutory grain rates are a proper regime not only in light of what the railroads get in return, but as a proper regime for the benefit of the nation as a whole; that any costs are shared by the nation as a whole, and that it is not just a benefit to grain producers but to all of Canada, and that the loss of those rates means a loss to grain producers in the value of their farms and of course their income?

**Mr. C. Lewis:** I am not informed sufficiently to answer whether the grain rates, our rates, are reasonable and fair on the overall basis. But my suggestion is that a change that increases it, throwing a burden on other people, would be unfair. There are certain things in any economy that you live with.

[Traduction]

le «fardeau» des tarifs statutaires du transport des céréales. Au début ou depuis, ils ont fait l'acquisition de ces actions en connaissance de cause; ils savaient ou, même s'ils ne savaient pas, ils ont accepté le soi-disant fardeau des tarifs statutaires du transport des céréales en achetant des actions et en demeurant des actionnaires du Canadien Pacifique Limitée.

Est-ce votre . . .

**M. C. Lewis:** Je crois que des acheteurs d'actions particulièrement hostiles les achètent en fonction des revenus, de l'actif et sur une base globale. Ils ont payé un prix dont le tarif du Nid-de-Corbeau constituait une partie; donc, si l'on autorise une hausse de ce tarif occasionnant une augmentation des recettes, ils toucheront un bénéfice inattendu et imprévu dans une transaction strictement boursière. C'est de bonne guerre—je suis originaire de l'Est—mais si vous avez acheté vos actions à rabais à cause du tarif du Nid-de-Corbeau, vous vous réjouissez d'une opération imprévue; c'est tout. Et c'est au détriment de ceux qui subissent une perte imprévue après avoir acheté des actions selon le tarif du Nid-de-Corbeau.

**M. Benjamin:** Par exemple, les actionnaires de la ligne Calgary-Edmonton, où l'on transporte des quantités énormes de céréales, retirent encore des taux d'intérêt sur leurs débetures ou leurs obligations des années 1890 ou du début des années 1900.

**M. C. Lewis:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Donc, si les sociétés ferroviaires veulent recevoir davantage pour transporter des céréales sur cette ligne, les actionnaires de la ligne Calgary-Edmonton devraient en bénéficier de façon équivalente.

**M. C. Lewis:** C'est ma thèse.

**M. Benjamin:** Je ne la conteste nullement, mais le CP s'y opposera avec fermeté.

Incidemment, j'ai demandé à M. Burbidge de nous parler de ces superficies et ainsi de suite; il a simplement répondu qu'il n'avait pas les chiffres en main.

Non seulement en tant qu'actionnaires de certaines sociétés ferroviaires que vous représentez, mais également en tant que contribuables, convenez-vous ou prétendez-vous que les tarifs statutaires constituent un système adéquat non seulement pour ce que les sociétés ferroviaires obtiennent en retour, mais également pour les avantages qu'en retire l'ensemble du pays; que les coûts sont répartis dans l'ensemble de la population et que les avantages reviennent non seulement aux céréaliculteurs, mais à l'ensemble du Canada et que la perte de ces tarifs signifierait une perte pour les céréaliculteurs quant à la valeur de leurs fermes et évidemment à leur revenu?

**M. C. Lewis:** Je ne possède pas assez d'information pour affirmer que les tarifs du transport des céréales, nos tarifs, sont raisonnables et justes dans l'ensemble. Je crois toutefois qu'il serait injuste de les hausser pour transférer le fardeau à d'autres personnes. Dans toute économie, certaines choses ne doivent pas changer.



## [Text]

My suggestion is that not having analysed the effect on the CP and the nation I cannot give you the answer. But I do know, in my experience with investments and law, or I do make the submission, that it is something that is ingrown; we have adopted it, and we must live with it. It would be unfair to shift that burden without being entirely cognizant of where that burden is going.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I repeat myself, and I will not be asking any more questions.

You know this does not just come from me, it comes from a lot of other people in other parts of Canada, about the failure of the government, of Mr. Snively, and Mr. Gilson to take into account the benefits that both railroads get on the other side of the corn. The fact of the matter is that neither one of them has ever lost a dime hauling grain; they never lost a nickel hauling grain.

**The Chairman:** I think you meant "coin", not "corn". I think, Mr. Benjamin, you have taken another approach to telling me I told you so.

Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Neil, 10 minutes please.

**Mr. Neil:** Mr. Chairman, just a short question to Mr. Lewis.

You indicated that what your clients receive once a year is a copy of the original balance sheet, I would assume at the time the lease in perpetuity was entered into.

**Mr. C. Lewis:** That is correct.

**Mr. Neil:** What would the asset value be on the balance sheet of the assets subject to the lease?

• 1540

**Mr. C. Lewis:** Approximately \$20 million.

**Mr. Neil:** Has any determination been made of the current value of these assets that were covered by the lease?

**Mr. C. Lewis:** There have been determinations made. There are, it is thought, enormous profits available. I am afraid this gets into the Ontario and Quebec lawsuit. I would ask if I could be excused from answering that question, because those evaluations and exchanges are matters that will be before the Supreme Court of Canada.

**Mr. Neil:** I would gather that over the years, if the railway runs from Windsor right through into Quebec, the line is a valuable line and would have appreciated in value considerably.

**Mr. C. Lewis:** I would ask you to judge what you would have paid for an acre of land on Front Street in Toronto—or 25 acres of land on Front Street in Toronto...—in 1880 and what you would pay for them in 1980.

**Mr. Neil:** Thank you very much, Mr. Lewis. I would only make one comment. I am wondering if the valuation of the lands in these leases was taken into consideration in determining the losses by Mr. Snively. It is unfortunate that he is gone.

## [Translation]

Parce que je n'en ai pas analysé les effets sur le CP et sur le pays, je ne suis pas en mesure de vous répondre. Je sais cependant, à cause de mon expérience en matière de placement et de droit, ou je prétends qu'il s'agit de quelque chose d'inné; nous l'avons adopté et nous devons en subir les conséquences. Il serait injuste de transférer ce fardeau sans savoir exactement qui va l'assumer.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je répète ma question qui sera ma dernière.

Comme vous le savez, cet argument n'est pas uniquement le mien; plusieurs autres personnes d'autres régions du Canada ont soutenu que le gouvernement, M. Snively et M. Gilson n'ont pas tenu compte des avantages qu'en retirent les deux sociétés ferroviaires de l'autre côté du «mais». En fait, ni l'une ni l'autre n'a jamais perdu un sou dans le transport des céréales.

**Le président:** Vous vouliez dire «médaille», pas «mais». Selon moi, monsieur Benjamin, vous vous y êtes pris autrement pour me dire que vous aviez raison.

Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Neil, dix minutes, s'il vous plaît.

**M. Neil:** Monsieur le président, une question courte pour M. Lewis.

Vous avez dit que vos clients reçoivent, une fois l'an, un exemplaire du bilan original; je suppose qu'il s'agit du bilan au moment de la signature du bail perpétuel.

**M. C. Lewis:** C'est exact.

**M. Neil:** Quelle serait la valeur, dans le bilan, des actifs régis par le bail?

**M. C. Lewis:** Environ 20 millions de dollars.

**M. Neil:** A-t-on déterminé la valeur actuelle des biens visés par le bail?

**M. C. Lewis :** On a procédé à des évaluations. Cela pourrait, semble-t-il, être la source de profits énormes. Je crains que cela nous amène à parler des poursuites du Québec et de l'Ontario. J'aimerais être exempté de répondre à cette question, puisque ces évaluations et échanges sont des questions qui seront soumises à la Cour suprême du Canada.

**M. Neil:** Je suppose qu'avec les années, étant donné que la ligne part de Windsor et se rend jusque dans la province de Québec, sa valeur a dû augmenter considérablement.

**M. C. Lewis:** Je vous répondrai par une autre question: Combien aurait-il fallu payer, selon vous, pour un acre de terrain dans la rue Front à Toronto... ou plutôt 25 acres... en 1880, et combien aurait-il fallu payer pour la même chose en 1980?

**M. Neil:** Merci beaucoup, monsieur Lewis. Je ne ferai qu'une remarque. Je me demande si M. Snively a tenu compte de l'évaluation des terrains visés par ces baux lorsqu'il a déterminé les pertes. C'est dommage qu'il soit parti.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Neil.

**Mr. McKnight:** Could I have a portion of Mr. Neil's time for one quick question?

**The Chairman:** Yes, Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Being from western Canada and not being familiar with the Ontario-Quebec rail system, it is my understanding that it would be the portion of Canadian Pacific Rail that runs from Montreal to Toronto.

**Mr. C. Lewis:** That is correct.

**Mr. McKnight:** If that were removed from Canadian Pacific's existing system, what would happen to their viability and their balance sheet, in your opinion?

**Mr. C. Lewis:** How removed, sir? If they sold their shares, or . . .

**Mr. McKnight:** If that portion reverted to private ownership of your shareholders, rather than being owned by Canadian Pacific as part of their system.

**Mr. C. Lewis:** Well, I would suggest any one of three things would most likely occur. Firstly, I would think they would twin with the CN; that would be a normal thing. Secondly, they would renegotiate a lease with the Ontario & Quebec for perhaps more current terms. Or thirdly, they could build their own line—which would, I would think, be very impractical economically at this time.

**Mr. McKnight:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight.

That concludes the questioning. I want to thank Mr. Lewis, Mrs. Crang, Mrs. Cameron, and Mr. Turner for your appearance before the committee. I regret that I had to question you with regard to the relevancy, but that is part of my responsibility; I had to satisfy myself on behalf of the committee that the testimony was relevant. Thank you very much for your appearance, and I wish you luck.

**Mr. C. Lewis:** Thank you very much, Mr. Chairman. On behalf of the other witnesses I thank you and the members of the committee for their attention. Although Mr. Sinclair's word needs no confirmation, I can assure you that to my knowledge there is no association legally or financially or in any way between us.

**The Chairman:** I have checked some of the files.

**Mr. C. Lewis:** I am sorry, I was speaking of Mr. Sinclair . . .

**The Chairman:** Right. Mr. Stevens. I am not the only one who made that mistake. I have checked some of the files. I have one more to check, but it appears as if the misunderstanding was the committee's. If that is so, as I said, I apologize to Mr. Stevens for it on behalf of the committee.

**Mr. C. Lewis:** Thank you, sir.

**The Chairman:** Thank you very much, ladies and gentlemen.

[Traduction]

**Le président:** Merci, monsieur Neil.

**M. McKnight:** Puis-je prendre un peu du temps alloué à M. Neil pour poser une question rapide?

**Le président:** Allez-y, monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Je suis de l'Ouest du Canada et je connais mal le système ferroviaire du Québec et de l'Ontario. Si je comprends bien, il s'agit de la ligne du Canadien Pacifique qui va de Montréal à Toronto, n'est-ce pas?

**M. C. Lewis:** C'est bien cela.

**M. McKnight:** Si cette ligne était retranchée du système actuel du Canadien Pacifique, quel effet cela aurait-il sur la situation financière de cette compagnie, selon vous?

**M. C. Lewis:** Qu'entendez-vous par retranchée, monsieur? La vente des actions ou . . .

**M. McKnight:** Si cette ligne cessait d'appartenir au Canadien Pacifique et de faire partie de son système, pour devenir la propriété privée des actionnaires.

**M. C. Lewis:** Eh bien, je pense que dans ce cas, il existe trois solutions possibles. Premièrement je pense qu'il y aurait fusion avec le CN, ce qui serait normal. Deuxièmement, on procéderait à de nouvelles négociations avec le Québec et l'Ontario, en vue de conclure un bail à des conditions plus actuelles. Troisièmement, la compagnie pourrait construire sa propre ligne, ce qui, selon moi, serait très peu rentable pour le moment.

**M. McKnight:** Merci.

**Le président:** Merci monsieur McKnight.

Cela met fin à la période de questions. Je tiens à remercier M. Lewis, M<sup>me</sup> Crang, M<sup>me</sup> Cameron et M. Turner d'avoir comparu devant le Comité. Je regrette d'avoir eu à vous interroger au sujet du contenu de vos déclarations, mais cela fait partie de mes responsabilités. En effet, j'avais l'obligation de m'assurer, au nom du Comité, que vos témoignages étaient pertinents. Je vous remercie d'être venus, et je vous souhaite bonne chance.

**M. C. Lewis:** Merci beaucoup, monsieur le président. Au nom des autres témoins je désire vous remercier, de même que les autres membres du Comité, de nous avoir écoutés. Bien que les paroles de M. Sinclair n'aient pas besoin d'être confirmées, je puis vous assurer qu'à ma connaissance, il existe aucun lien juridique ou financier entre nous.

**Le président:** J'ai vérifié certains des dossiers.

**M. C. Lewis:** Excusez-moi, mais je parlais de M. Sinclair . . .

**Le président:** D'accord. M. Stevens. Je ne suis pas le seul à avoir commis cette erreur. J'ai examiné certains des dossiers. Il m'en reste un à vérifier, mais il semble que le malentendu soit imputable au Comité. Si cela est le cas, comme je l'ai dit, je prie M. Stevens de bien vouloir excuser le Comité.

**M. C. Lewis:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, mesdames et messieurs.



[Text]

[Translation]

• 1545

I now call to the witness table the Maritime Farmers Council, represented today by Mr. Hank de Boer, Chairman of the Feed Grains Committee; Mr. John Dechman, representing Co-op Atlantic; Mr. Stan Boudreau, representing Nova Scotia Federation of Agriculture; Mr. Robert Acton, representing New Brunswick Federation of Agriculture; and Mr. Leo McIsaac, representing Prince Edward Island Federation of Agriculture.

Gentlemen, welcome to the committee.

**Mr. Hank de Boer (Chairman, Feed Grains Committee, Maritime Farmers Council):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, Mr. de Boer.

**Mr. de Boer:** I would like to introduce my committee. You have mentioned the names already. I will first mention that the Maritime Farmers Council is a regional umbrella organization of farm organizations in the Maritimes: the Nova Scotia Federation of Agriculture, the New Brunswick one, the Prince Edward Island one, and Co-op Atlantic are also part of that organization.

In our presentation today we will use mainly overhead transparencies. I just have a few opening remarks.

**The Chairman:** Mr. de Boer, before you make your opening remarks, would you introduce your committee for the benefit of all members of this committee.

**Mr. de Boer:** Yes, I certainly will. Mr. John Dechman represents Co-op Atlantic. Mr. Bob Acton represents the New Brunswick Federation of Agriculture. Mr. David Robinson is our economist, our resource person. Leo McIsaac represents the Prince Edward Island Federation of Agriculture. Mr. Lester Settle is by the projector; he is secretary-manager of the Nova Scotia Federation of Agriculture.

**The Chairman:** Thank you, sir. Would you then proceed with your opening statement, please.

**Mr. de Boer:** Our presentation in regard to Bill C-155 is in such a way that we tell the committee what you should not do. In the Maritimes we have really taken the stand that we would like to see the west do what they think is right. Unfortunately they are not unified about it, but if they would have had a unified stand we would not have intervened. We just simply would have asked that, if there would be detrimental effects, they would look at our maritime region and give us some benefits in that context to stay alive.

Now, Bill C-155 will have some detrimental effects on maritime agriculture. They are not too great, but if you get a little push and you have a mile of flat road ahead of you, you can overcome that easily; however, if agriculture in your

Je voudrais maintenant recevoir le témoignage du *Maritime Farmers Council* représenté par M. Hank de Boer, président du Comité des grains de provende, M. John Deshman de la Co-op de l'Atlantique, M. Stan Boudreau de la Fédération agricole de la Nouvelle-Écosse, M. Robert Acton de la Fédération agricole du Nouveau-Brunswick et M. Léo McIsaac de la Fédération agricole de l'Île-du-Prince-Édouard.

Je vous souhaite la bienvenue messieurs.

**M. Hank de Boer (président du Comité des grains de provende, Conseil des fermiers des provinces Maritimes):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Je vous en prie M. de Boer.

**M. de Boer:** Je voudrais tout d'abord vous présenter le Comité dont je suis membre. Vous avez déjà nommé les autres membres. Je voudrais d'abord souligner que le Conseil des fermiers des provinces maritimes est un organisme régional qui regroupe des organismes agricoles dans les provinces maritimes, soit notamment la Fédération agricole de la Nouvelle-Écosse, la Fédération agricole du Nouveau-Brunswick, la Fédération agricole de l'Île-du-Prince-Édouard et la Co-op de l'Atlantique.

Aux fins de notre exposé aujourd'hui, nous utiliserons principalement des acetates. Je n'ai que quelques commentaires préliminaires à faire.

**Le président:** M. de Boer, avant de faire vos commentaires préliminaires auriez-vous l'obligeance de présenter les membres de votre Comité aux membres de ce Comité.

**M. de Boer:** Oui, avec grand plaisir. M. John Dechman est le représentant de la Co-op de l'Atlantique. M. Bob Acton est le représentant de la Fédération agricole du Nouveau-Brunswick, M. Davix Robinson est notre économiste, notre personne-ressource, Léo McIsaac est le représentant de la Fédération agricole de l'Île-du-Prince-Édouard et M. Lester Settle, assis près du projecteur, est le secrétaire général de la Fédération agricole de la Nouvelle-Écosse.

**Le président:** Merci monsieur. Je vous demande de bien vouloir faire votre exposé introductif.

**M. de Boer:** En ce qui a trait au projet de loi C-155 nous avons adopté une approche suivant laquelle nous allons indiquer au Comité ce qui, selon nous, ne devrait pas être fait. Dans les Maritimes, notre position est la suivante: l'Ouest doit prendre les mesures qu'il considère appropriées. Malheureusement, les gens de l'Ouest sont loin d'être unanimes sur ce point, mais s'il y avait eu consensus d'opinion, nous ne serions pas intervenus dans ces discussions. Nous vous aurions tout simplement demandé d'examiner les effets néfastes sur la région des Maritimes, et, dans les circonstances, de nous offrir certaines compensations afin de nous permettre de survivre.

Dans les faits cependant, il ne fait pas de doute que le projet de loi C-155 aura des conséquences néfastes sur l'agriculture dans les provinces maritimes. Elles ne sont pas trop désastreuses, mais avec un peu d'aide, il est facile de surmonter ces

## [Texte]

region is already in trouble and you are balanced on the edge of a cliff, then a little push can send you down.

Our presentation today will of course point to what we think will be a detrimental effect to our region, but on the other hand we look at it in a positive way and we say if our area could get some changes in the way we are supported, then probably we could live with it.

The changes, of course, all pertain to western grain being in rail cars and rolling through our region, so I hope we will be well in the context of your Bill C-155 discussions.

## [Traduction]

obstacles lorsqu'on a devant soi un mille de terrain plat. Cependant, lorsque l'économie agricole dans notre région est déjà en mauvaise posture et qu'on est déjà au bord de l'abîme, un petit coup de pouce peut nous faire toucher le fond.

Bien entendu, dans le présent exposé, nous avons l'intention de démontrer ce qui, selon nous, constituera un préjudice pour notre région. Par ailleurs, notre approche est positive en ce sens que nous affirmons que si certaines modifications auxquelles nous souscrivons peuvent être avantageuses pour notre région, nous pouvons sans doute nous en accommoder.

Bien entendu, toutes ces modifications concernent le transport des grains de l'Ouest, sur des wagons à travers notre région. Par conséquent j'espère que nos commentaires seront pertinents dans le cadre de vos discussions sur le projet de loi C-155

## • 1550

In the Maritimes, in the past and today, we have depended on feed freight assistance, and feed freight assistance has a lot of parallels with the Crow benefit. The first one is that both have been in place for a very long time; the Crow, of course, over 80 years, feed freight assistance well over 40 years—and a lot of farm family decisions have been made on the assumption that it was there and would be there for the future.

One of our big concerns in the Maritimes today is in the livestock industry we cannot compete with central Canada or western Canada. One of our other concerns is that the feed freight assistance has really eroded in an unplanned way, and the fact is that inflation has eaten up the benefits to a great deal.

Mr. Chairman, we now go to the overhead transparencies to give a little explanation. First is where we are today in the Maritimes. I explained some of the problems we encounter; now I would like to explain where we hope to go.

The first one. Feed is our largest purchase input in maritime agriculture: for the dairy farmers in the Maritimes, 38% of their total costs is feed; hog producers, 60%; poultry 58%, slightly less than 60%. So you realize that if something changes in the input cost of feed, that has a tremendous impact on the profitability of that segment of agriculture in the Maritimes, and more than 70% of Maritime income comes from the livestock industry. So it is a big part of maritime industry.

On the next slide you see maritime agriculture and prairie agriculture. What you see is what the maritime livestock feeder pays on freight, a little over \$12 million, and 3.5% is his total cost he pays for transporting the grain; not buying it and paying for it but transporting it. The other figure you see is what prairie farmers pay for moving their grain to market. Of

Dans les Maritimes, aujourd'hui comme hier, nous sommes tributaires de l'aide au transport des céréales fourragères, et l'assistance au transport du grain de provende ressemble à bien des points de vue à la subvention du Nid-de-Corbeau. Premièrement, les deux programmes existent depuis très longtemps; le Nid-de-Corbeau bien sûr, depuis plus de 80 ans, l'assistance au transport du grain de provende, depuis 40 et quelques années—et bon nombre de décisions qui sont prises sur les fermes familiales sont fondées sur l'hypothèse que cette assistance va toujours exister.

L'une de nos grandes préoccupations aujourd'hui dans les Maritimes, c'est l'impossibilité pour notre industrie de l'élevage du bétail de faire concurrence aux éleveurs du centre ou de l'Ouest du pays. Nous sommes également préoccupés par l'érosion de l'assistance au transport du grain de provende qui s'est produite d'une manière imprévisible, et de fait l'inflation en a fortement réduit les bénéfices.

M. le président, nous allons maintenant utiliser les acétates pour vous donner une explication. D'abord, la situation actuelle dans les Maritimes. J'ai expliqué déjà certains des problèmes auxquels nous faisons face; je vais maintenant vous expliquer notre but.

Premièrement, les céréales fourragères sont le plus important facteur de production de l'agriculture des Maritimes; dans le cas des producteurs de lait des Maritimes, les aliments du bétail représentent 38% de leurs coûts totaux; pour les éleveurs de porcs, 60%; les volailles, 58%, un peu moins de 60%. Vous vous rendez compte que toute variation du coût du grain de provende a une incidence formidable sur la rentabilité de ce secteur de l'agriculture des Maritimes, et plus de 70% du revenu des Maritimes est tiré de l'élevage. Cette industrie est donc primordiale dans l'économie des Maritimes.

La seconde diapositive compare l'agriculture des Maritimes à celle des Prairies. Vous pouvez voir le coût du transport pour l'éleveur des Maritimes, un peu plus de douze millions de dollars, et le coût du transport du grain représente 3,5% de son coût total; non pas le prix d'achat, mais le coût du transport. L'autre chiffre que vous voyez est le prix payé par le fermier de l'Ouest pour livrer son grain au marché. Bien entendu, ce



## [Text]

course, that is a lot larger a figure, and that is 2.3% of their total cash-crop income.

There is another figure that illustrates prairie agriculture cash crops. That is \$6.4 billion, and in that little block is projected the so-called Crow benefits, which, as you know, are \$651.6 million, I think, or \$653 million.

In the next block you see the total livestock production in the Maritimes, \$344 million. Then you see the total percentage of feed freight assistance, \$5 million, and in a percentage that is something like 1.5%, while the Crow benefit is almost 10% of the total cash-crop production in the Prairies. So you see feed freight assistance has been rather small, and some of the changes we have asked for, in light of our deteriorating position, are that our feed cost equalization, as we like to call it, would be moved to the 1976 level, which would mean that it has to double from \$5 million to \$10 million—and even at that it would be less than 3% of our total livestock output.

• 1555

Here you see the deterioration of the feed freight assistance in constant 1976 dollars, and you see in 1975 it was still \$11.34, but in 1983 the effective assistance was down to \$5.78.

Here is another graph that shows that in 1967 Maritime farmers paid 11% of the cost of moving grain from Thunder Bay to points in the Maritimes, and the other portion, 89%, was covered by feed freight assistance.

The feed freight assistance stayed constant, and the cost of the moving grain went up dramatically. The cost of moving went up a lot more than the inflation rate. There were several years when it went up 22% in one year—22% of the farmers' portion of the cost of feed freight assistance—and you see now that at this time, in 1983, the farmers pay 75% of the cost of moving grain from Thunder Bay to points in the Maritimes.

Here is another projection, and in a sense you see the same thing. In the red colour on the bottom you see the portion of feed freight assistance that was current up until 1982, and you see that is still diminishing. You see in the yellow-lined area that maritime producers are still paying a bigger portion of the cost of moving grain, and you see on top what western grain producers had to pay for their grain. You see that was a decreasing portion, of course, of the real freight; it was only 20% in 1982, as we all know, and the Crow benefit was of course 80%. If Bill C-155 will take effect, then you can see that prairie farmers have to pay more for getting their grain out over time, and that will mean that livestock producers in

## [Translation]

chiffre est beaucoup plus élevé, il équivaut à 2,3% de son revenu total tiré de sa récolte commerciale.

Un autre chiffre vous indique les revenus tirés des cultures commerciales dans les Prairies. Six milliards quatre cents millions de dollars, et dans la petite case, c'est la subvention dite du Nid-de-Corbeau, laquelle s'élève, comme vous le savez, à six cent cinquante et un millions six cent mille dollars je crois, ou six cent cinquante-trois millions de dollars.

Dans la case suivante, vous voyez la production totale des éleveurs des Maritimes, soit trois cent quarante-quatre millions de dollars. Puis, vous voyez le pourcentage total de l'aide au transport des céréales fourragères, cinq millions de dollars, soit en pourcentage, environ 1,5% tandis que la subvention du Nid-de-Corbeau est égale à presque 10% de la production totale des cultures commerciales dans les Prairies. Comme vous le voyez, l'aide au transport des céréales fourragères a été plutôt limitée, et au nombre des modifications que nous avons demandées en raison de notre situation périlante, nous voudrions que notre péréquation du coût des aliments du bétail, comme nous aimons l'appeler, soit reportée à son niveau de 1976. Elle passerait ainsi de cinq millions de dollars à dix millions de dollars... mais elle serait tout de même inférieure à 3 p. 100 de la valeur de notre production totale de bétail.

Vous voyez ici la diminution de l'aide au transport des céréales fourragères en dollars constants de 1976 et vous voyez qu'en 1975 cette aide représentait encore \$11.34, tandis qu'en 1983 l'aide réelle ne représentait plus que \$5.78.

Voici un autre graphique qui montre qu'en 1967, les fermiers des Maritimes ont payé 11 p. 100 des frais de transport du grain en provenance de Thunder Bay vers des destinations dans les Maritimes, et que l'autre partie, soit 89 p. 100, était payée par l'aide au transport des céréales fourragères.

L'aide au transport des céréales fourragères est demeurée constante, tandis que le coût du transport du grain est monté de façon dramatique. Ce coût a progressé beaucoup plus rapidement que le taux d'inflation. Il y a eu plusieurs années où l'augmentation annuelle dépassait 22 p. 100... 22 p. 100 de la partie de l'aide au transport des céréales fourragères qui revenait aux fermiers. Vous pouvez maintenant voir qu'actuellement, en 1983, les fermiers paient 75 p. 100 du coût de transport du grain de Thunder Bay à divers endroits des Maritimes.

Voici une autre projection et vous voyez en quelque sorte le même phénomène. En rouge, au bas du graphique, vous voyez la partie de l'aide au transport des céréales fourragères qui était en vigueur jusqu'en 1982 et vous voyez qu'elle diminue toujours. Vous voyez, dans la partie délimitée par des lignes jaunes, que les producteurs des Maritimes paient toujours une partie plus grande du coût du transport du grain et vous voyez, au-dessus, ce que les producteurs de grain de l'Ouest doivent payer pour leur grain. Vous voyez qu'il s'agissait d'une partie décroissante, bien sûr, du vrai coût du transport; elle ne représentait que 20 p. 100 du coût en 1982, comme nous le savons tous, tandis que l'allocation du Nid-de-Corbeau

## [Texte]

the prairies, over time, will get their feed cheaper. That means that the relative competitive position of maritime farmers—livestock producers—will further decrease.

Here is a graph that highlights what the Maritime Farmers Council is asking. The Maritime Farmers Council asks that for us to keep viable under the circumstances we should have an upgrading, not of feed freight assistance, but what we call feed cost equalization. This means that we want feed freight assistance paid on a market- and resource-neutral manner on the end product. That should be upgraded for the time being, to stand us over, and it would give us a better chance. It would also be an incentive to develop our maritime land resource better. It would be an incentive to grow more of our own crops. On the end, we see only self-sufficiency of the two, and a goal that would keep us competitive with the rest of the country. That is what we really look at.

• 1600

If we would get a subsidy paid in a market-neutral manner, that would mean all crops would come under the full freight rate and it would make it more economical to grow them at home. It certainly would help to boost the local feed grain production, which is something we feel is very necessary to stay alive and viable as an agricultural community in the Maritimes. It would also mean that grain substitutes would be local, which would be more acceptable in our rationale, because today they have to compete, of course, with grains that come in under the subsidy. We have learned from history that if it is profitable to grow crops at home, this will strongly enhance modern technology in feed grain production, and that is one area where we are greatly lacking in the Maritimes. We do not have enough varieties; we need them. We also do not need licensing of spray materials and fungicides. We know from western Europe, where they have the same moist conditions, they have tripled their yields per acre, and these would be areas we would look to to make the Maritimes a viable agricultural area.

Our land resource base: One question is, do you have the soil on which to produce the crops? We have compared Prince Edward Island, New Brunswick and Nova Scotia with the rest of Canada. Prince Edward Island is not even using all its class 2 land for production of crops. It is really a matter of economics. Prince Edward Island could grow a lot more grain, but under the present regime, even with feed freight assistance, grain still comes in from western Canada more cheaply than

## [Traduction]

représentait bien sûr 80 p. 100. Si le projet de loi C-155 est adopté, alors vous pouvez voir que les fermiers de l'Ouest devront payer davantage avec le temps pour expédier leur grain et que cela signifiera que les producteurs de bétail de l'Ouest, avec le temps, obtiendront leur grain de provende à un meilleur prix. Cela signifie que la position concurrentielle relative des fermiers des Maritimes... des producteurs de bétail... se détériorera davantage.

Voici un graphique qui souligne les points essentiels de la demande du *Maritime Farmers Council*. Le *Maritime Farmers Council* défend la position suivante: pour demeurer rentables dans la situation actuelle, nous devrions avoir un redressement non pas de l'aide au transport des céréales fourragères, mais de ce que nous appelons la péréquation du coût des aliments du bétail. Ceci signifie que nous voulons que l'aide au transport des céréales fourragères soit payée d'une façon qui soit neutre, au niveau du marché... et des ressources... à l'égard du produit fini. Il faudrait un redressement immédiat pour nous permettre de survivre et nous donner une meilleure chance. Cela serait également un encouragement à mieux aménager nos ressources territoriales des Maritimes et à cultiver nous-mêmes plus de céréales. À la fin, nous visons l'auto-suffisance des deux et la réalisation d'un objectif qui nous rendrait concurrentiels avec le reste du pays. C'est là tout ce que nous cherchons à obtenir.

Si l'on versait les subventions sans tenir compte des conditions du marché, il s'ensuivrait que le tarif-marchandises s'appliquerait en entier à toutes les récoltes et ce serait plus rentable de les faire pousser chez nous. Cela contribuerait sans aucun doute à accroître la production locale de céréales fourragères, une chose que nous estimons vraiment nécessaire à la subsistance et à la viabilité d'une communauté agricole dans les Maritimes. Cela signifierait également que les produits de remplacement du grain seraient cultivés localement, ce qui serait plus acceptable à notre sens, car, actuellement, ils se trouvent en concurrence avec le grain subventionné. L'histoire nous a démontré que, s'il est avantageux de faire pousser certaines céréales chez nous, cela contribue grandement à accélérer la modernisation des techniques dans le domaine des céréales fourragères et il s'agit là d'un secteur qui laisse à désirer dans les Maritimes. Nous n'avons pas suffisamment de variétés; nous en avons besoin. De plus, l'octroi de licences d'équipements de pulvérisation et de fongicides nous est également inutile. Nous avons appris de l'Europe de l'Ouest, car ils ont les mêmes conditions d'humidité, et ils ont triplé leur rendement à l'acre; voilà les possibilités que nous devons considérer si nous voulons faire des Maritimes une région agricole viable.

Nos ressources en terres agricoles: L'une des questions est de savoir si nous avons suffisamment de sol arable pour produire les récoltes. Nous avons comparé l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse au reste du Canada. Dans l'Île-du-Prince-Édouard, les terres de catégorie 2 ne sont même pas toutes utilisées pour la production de céréales. En fait, il s'agit d'une question économique. L'Île-du-Prince-Édouard pourrait produire beaucoup plus de grain,



*[Text]*

Prince Edward Island can ship it into other regions of the Maritimes.

So you see our land resource base is underdeveloped, and what we are looking at for the Maritimes is: we want to see our land resource base fully developed and we feel all government programs should be directed in that direction.

This is another slide showing the capability the Maritimes would have if all the class 2 and class 3 land were developed, and the percentage of crops that could be grown there if that was the case. Of course, under the present circumstances only a very small, small portion of the percentage there is realized.

Regarding the promised historic relationship, in 1976 it was promised that feed freight assistance would remain until the Maritimes had a reasonable degree of self-sufficiency. But the feed freight assistance is in an unplanned way being taken away from us simply by inflation, and nothing has been done over the years to remedy that. We did not holler about it too much, because if you would lower own feed freight assistance, then nothing would have developed in our own area, and as federations we did not think that was right.

• 1605

But specifically with the adjustments made to the Crow, we have looked at how can we fit in and how the Maritimes should be developed. So we feel that we should get it changed, and a planned adjustment. You can say what you want, but in changing the Crow rate the government had a lot of discussions. There was a lot of planning. I know people did not all agree, but there was a lot of consultation. There was no consultation with the Maritimes. It simply disappeared over the years. We feel it is extremely important, if we are to be a viable agricultural area of Canada, that planned adjustments to our position should be made.

I was mentioning that we feel feed freight assistance should be paid in a market- and resource-neutral manner, with emphasis on the end product, and not as a freight subsidy. The cost-benefit of that would be great. It would be better for the taxpayers, but it would certainly encourage development within the maritime regions; and that is what we badly need. That is also the great incentive to more production and more development of our whole land base and our own feed grains and other grain production.

*[Translation]*

mais, sous le régime actuel, même avec un programme d'aide au transport des céréales fourragères, il en coûte encore moins cher de faire venir du grain de l'Ouest canadien que pour l'Île-du-Prince-Édouard d'expédier le sien dans les autres régions des Maritimes.

Vous pouvez donc constater que nos ressources en terres agricoles sont sous-développées et voici ce que nous souhaitons pour les Maritimes: nous voulons que nos ressources en terres agricoles soient pleinement exploitées et, selon nous, c'est l'objectif que devraient viser tous les programmes gouvernementaux.

Voici une autre diapositive qui illustre ce que serait le potentiel des Maritimes si toutes les terres de catégorie 2 et de catégorie 3 étaient développées, ainsi que le pourcentage des céréales que l'on pourrait y faire pousser si tel était le cas. Naturellement, dans les circonstances actuelles, nous ne produisons qu'une infime partie du pourcentage indiqué.

Quant au lien historique promis, en 1976, on nous a promis que le programme d'aide au transport des céréales fourragères demeurerait en vigueur jusqu'à ce que les Maritimes aient atteint un niveau raisonnable d'auto-suffisance. Mais ce qu'on n'avait pas prévu, c'est que nous sommes en train de perdre les avantages du programme d'aide au transport des céréales fourragères en raison simplement de l'inflation et rien n'a été fait au cours des années pour remédier à cette situation. Nous n'avons pas trop rouspété à ce sujet, parce que si vous aviez réduit l'aide accordée pour le transport des marchandises, particulièrement des produits alimentaires, notre région n'aurait connu aucune expansion. À titre de fédérations, nous pensions que cela n'était pas équitable.

Mais, pour ce qui est particulièrement des modifications envisagées pour le taux du Nid-de-Corbeau, nous avons examiné quelle est notre position dans cette affaire et comment les provinces Maritimes devraient être mises en valeur. Nous sommes donc en faveur d'un changement, mais d'un changement planifié. Vous pouvez dire ce que vous voulez, mais avant de modifier le taux du Nid-de-Corbeau, le gouvernement a tenu beaucoup de discussions et s'est livré à une planification très poussée. Je sais que tous les gens n'étaient pas d'accord, mais ils ont été beaucoup consultés. Les provinces des Maritimes, par contre, ont été écartées de ce processus. Elles ont simplement disparu avec les années. À mon avis, il est extrêmement important, si nous devons continuer à être une zone agricole rentable du Canada, que des adaptations planifiées soient apportées à notre situation.

Je mentionnais plus tôt que l'aide au transport des marchandises, particulièrement des produits alimentaires, devrait être accordée sans égard au marché, ni aux ressources, en mettant l'accent sur le produit final, et non pas en tant que subvention au transport de marchandises. Le rapport coûts-avantages d'une telle formule serait très favorable. Cela avantagerait les contribuables et cela favoriserait certainement l'expansion dans la région des Maritimes. Nous en avons vraiment besoin. Cela représente également un grand stimulant pour accroître

[Texte]

Today the feed freight assistance is for some reasons \$10, for others \$12, for others \$14, depending on where they are. That is just deducted from the present freight rate. What we are asking is that the \$10 million we are asking for should be paid in a market-neutral manner and it should be paid for a litre of milk, a dozen eggs, a pound of beef, a pound of pork, or whatever livestock you produce. We see that as an adjustment. Then we would reach self-sufficiency, and we would not need it any more. When we talk about the Crow, the government has committed itself to pay that in perpetuity. But when we talk about the situation we are in, we need upgrading from \$5 to \$10, and we want to have it paid in a market-neutral manner that gives us a chance, with other development moneys we hope to receive, to develop the Maritimes at a fast pace so that we will get self-sufficient, not in five years, but at least in a reasonable amount of years.

It would enhance the economy of our region greatly, because if we buy grain, we have to send the money out and we could keep it at home. There would be big spinoffs from that for the local economy as well.

Was that clear, Mr. Chairman?

**The Vice-Chairman:** Yes, thank you, sir.

**Mr. de Boer:** This is more or less the conclusion. What we are asking for first is survival. That is one of the things we have to stress. We pay \$25 per tonne more for hog feed, and we get the same prices for hogs. We get a Toronto price. We pay \$25 a tonne more for it. Chicken feed—the difference is almost \$50. We will be really in a bind; and every little thing that comes from the other side then makes it worse. Of course it is detrimental even to the existence of our agriculture.

So that is why we have put survival and development there. To be positive, we say we have the land to serve as base; there is a great opportunity for development. But for the time being the feed freight assistance money on a level of 1976 should be restored to that level. That is roughly from \$5 million to \$10 million.

• 1610

Second; under B we should change the method of payments which I have just explained; and, under C, we should ask for a planned equitable adjustment. There is no planned equitable adjustment at all at this time. You have a committee here; you go around; you talk about Crow. Hours have slipped away and nobody has said anything. Maybe we are partly to blame for it, but when the Crow came up everybody started studying everything and so did we, so we know pretty well how everything fits together. So let us say, Look, we had better be on the ball because something has to be done; otherwise, we will be

[Traduction]

la production et la mise en valeur de nos terres, de nos céréales fourragères et de nos autres céréales.

Aujourd'hui, l'aide accordée au transport de marchandises, particulièrement de produits alimentaires, est, pour une quelconque raison, de \$10, \$12 ou \$14, selon la région. Cette somme est déduite du taux de transport de marchandises actuel. Nous voulons que l'aide de 10 millions de dollars que nous demandons soit versée sans égard au marché, pour un litre de lait, une douzaine d'œufs, une livre de boeuf, une livre de porc ou n'importe quoi. Nous considérons cette mesure comme un aménagement. Nous deviendrions alors auto-suffisants et nous n'aurions plus besoin d'aucune aide. Le gouvernement s'est engagé à verser éternellement la subvention du Nid-de-Corbeau. Si nous parlons de la situation dans laquelle nous nous trouvons, nous devons recevoir non pas 5 millions de dollars, mais 10, et nous voulons que cette somme soit versée sans égard au marché. Ceci nous permettrait, avec les autres subventions que nous espérons recevoir, de développer rapidement les Maritimes de façon à ce que nous soyons auto-suffisants, non pas dans cinq ans, mais dans un nombre raisonnable d'années.

L'économie de notre région s'en porterait beaucoup mieux, parce que si nous achetons du grain, l'argent sort de la région. Nous pourrions ainsi le garder chez nous. L'économie locale bénéficierait également d'avantages inattendus inespérés.

Ai-je été clair, monsieur le président?

**Le vice-président:** Oui, merci monsieur.

**M. de Boer:** Je crois que nous n'avons plus rien à ajouter. Nous voulons en premier lieu survivre. Nous voulons insister sur ce fait. Nous payons \$25 la tonne de plus la nourriture pour les porcs, mais nos porcs se vendent aux mêmes prix que les autres. Notre prix est fixé à Toronto. Nous payons \$25 la tonne de plus. La différence est presque de \$50 pour la nourriture donnée aux poulets. Nous serons vraiment liés; et tout ce qui vient de l'autre côté aggrave les choses. Evidemment, l'existence de notre agriculture est menacée.

Voilà pourquoi nous parlons de survie et de mise en valeur. Pour être positifs, nous déclarons que la terre est notre base; elle offre beaucoup de possibilités de mise en valeur. Mais, pour l'instant, l'aide au transport des marchandises, particulièrement des produits alimentaires, devrait être ramenée aux chiffres de 1976. Approximativement, elle devrait être portée de 5 à 10 millions de dollars.

Deuxièmement, en vertu de B, les modes de paiement que je viens tout juste d'expliquer devraient être modifiés et, en vertu de C, il devrait y avoir un plan d'ajustement équitable. À l'heure actuelle, il n'y a pas de plan d'ajustement équitable. Vous avez un comité. Faites le tour. Parlez du Nid-de-Corbeau. Plusieurs heures se sont écoulées et personne n'a rien dit. C'est peut-être un peu de notre faute mais lorsque la question du Nid-de-Corbeau a été soulevée, tout le monde s'est mis à analyser les problèmes et nous aussi. Nous savons donc très bien comment tout cela fonctionne. Alors disons: Ecoutez, soyons vigilants parce qu'il faut faire quelque chose, autre-



[Text]

left out; we will slip behind further and further. That is what we have to do, so we want a planned adjustment.

As to D, that stresses again having at least a more effective use of public money. The way it is now, you give feed-freight assistance on one hand, and if you want to develop something you must give more money on the other hand to overcome the level of feed-freight assistance to grow something on your own soil. But if it could be that we could say we do not need feed-freight assistance, that would be easy. But that is not the case. I just expressed that in the \$25 and the \$50. That is not a case. So for the time being, we need even more to develop. The long-term benefits would be self-sufficiency in feed supplies that would make us competitive again with other regions. That would improve the feed security, of course. You are not hung up on transportation, which could mean bad weather on the tracks. It can mean strikes, etc. And it would greatly maintain and also enhance maritime agriculture.

Mr. Chairman, you have our briefs. There is a lot more in them than I have mentioned, but those are highlights of the Maritime Farmers Council proposal. We hope that your committee will seriously look at it and support us in what we think is fair for the Maritimes. I would ask if, with your permission, some of my colleagues here could add something which I may have forgotten or have not touched upon. Perhaps they could do that right now?

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. de Boer. I do not know if any of the other representatives with you want to speak right now, but they might be the witnesses to answer some of the questions which will undoubtedly be put by members here. Is that the preferable method?

**Mr. de Boer:** Yes.

**The Vice-Chairman:** I will proceed then, and call on Mr. Hargrave to be the first questioner.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman, I thank the members of the Maritime Farmers Council for their attendance here today, which we appreciate that very much.

I want to talk to you about feed-freight assistance and your reference to the need for a meat packing industry in the Maritimes. Also, if I have time, Mr. Chairman, I will make reference to the domestic feed grain policy in Canada and the anticipated changes which we may expect.

[Translation]

ment, nous serons exclus. Nous serons de plus en plus perdants. C'est ce que nous devons faire, alors nous voulons un plan d'ajustement.

Quant au point D, cela dénote encore une fois l'importance de mieux administrer les fonds publics. À l'heure actuelle, vous fournissez une aide au transport des céréales fourragères d'une part, et si vous voulez mettre quelque chose en valeur vous devez, d'autre part, dépasser le montant d'aide au transport des céréales fourragères afin de pouvoir cultiver vos propres terres. Mais s'il était possible de dire que nous n'avons pas besoin d'aide au transport des céréales fourragères, ce serait facile. Mais tel n'est pas le cas. Je viens d'exprimer cet avis en termes de \$25 et de \$50. Ce n'est pas le cas. Donc, pour le moment, nous avons besoin de plus d'argent pour mettre en valeur. Les avantages à long terme que cela pourrait nous procurer sont l'autosuffisance au niveau des stocks de grains de provende, ce qui nous permettrait de concurrencer les autres régions. Bien entendu, cela améliorerait la garantie en approvisionnement des grains de provende. On ne dépend plus du transport, ce qui veut dire qu'on n'est plus à la merci des intempéries empêchant la libre circulation sur les voies ferrées, ni des conflits de travail et ainsi de suite. Cela pourrait aussi grandement favoriser et même améliorer l'agriculture dans les provinces Maritimes.

Monsieur le président, nous vous avons présenté nos mémoires. Ceux-ci renferment beaucoup plus de commentaires que j'en ai donnés mais ils mettent en lumière la recommandation du *Maritime Farmers Council*. Nous espérons que votre Comité étudiera cette recommandation et nous appuiera dans ce que nous pensons être la solution la plus juste pour les provinces Maritimes. Si vous me le permettez, je voudrais demander si certains de mes collègues ici présents auraient quelque chose à ajouter et que j'ai peut-être oublié ou dont je n'ai pas parlé. Peut-être pourraient-ils le faire immédiatement?

**Le vice-président:** Merci, monsieur de Boer. Je ne sais pas s'il y en a parmi les autres représentants vous accompagnant qui voudraient prendre la parole immédiatement mais ils peuvent peut-être répondre aux questions qui seront sans doute posées par les membres du Comité. Préférez-vous cette façon de procéder?

**M. de Boer:** Oui.

**Le vice-président:** Alors nous allons procéder ainsi. Je demande à M. Hargrave s'il veut bien commencer la période des questions.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président, et je tiens à remercier les membres du *Maritime Farmers Council* d'être venus témoigner devant le Comité aujourd'hui et nous en sommes très reconnaissants.

Je voudrais vous parler au sujet du programme d'aide au transport des céréales fourragères ainsi qu'au sujet de l'allusion que vous avez faite à la nécessité d'implanter une industrie de conditionnement de la viande dans les Maritimes. De plus, si le temps me le permet, monsieur le président, je voudrais parler de la politique nationale sur les grains de provende au Canada et les modifications auxquelles ont peut s'attendre.

## [Texte]

But to come back to the question of feed-freight assistance in the Maritimes, I hope you will help me recall my memories of how it all got started and was put into place, but it seems to me that the whole program of the federal government being involved in feed freight assistance in various parts of central and eastern—meaning maritime—Canada probably goes back to the period during the war when, to encourage more concentrated food production, mostly meats, this program was developed. It was of significant benefit and impacted, generally speaking, on all of Ontario, Quebec and the Maritimes. Then it might have been in the year 1976 when the federal government adjusted it. As I recall, it generally eliminated it for all of Ontario, and west of the City of Montreal; they maintained some feed-freight assistance for Montreal east and, of course, for all of the Maritimes.

• 1615

Now, first of all, I would like you to tell the committee what the situation was with respect to your livestock sector, which required, and used, feed grains before the era of feed-freight assistance . . . in other words before the war and leading up to that. Did you produce your own feed grains or did you import them locally? What was the size of the feed-grain industry at that time?

**The Vice-Chairman:** Mr. de Boer.

**Mr. de Boer:** I delegate this question to Mr. Leo McIsaac. I entered Canada in 1962, and you are talking about before 1941. Leo is from Prince Edward Island and he has lived there all his life.

**Mr. Leo McIsaac (Representative, Prince Edward Island Federation of Agriculture):** Mr. Chairman, it was in the 1940s; it was during the war years. I happened to be flying in the skies and not involved in farming at that time, but there was a need for increased food production and for more efficient farm operations. Prior to that, the small family farm grew its own grain; the farm family even produced enough, back in the depression years, of milling wheat in Prince Edward Island and New Brunswick and, to some extent, in Nova Scotia for their own needs. The small farm grew its own; the local mills milled it and this sort of thing.

When it came to the point of giving a real shot in the arm to meat production especially, the size of the farms increased; the labour force decreased, and the importation of feed grains was a necessity. Therefore the feed grain assistance policy came into effect. At that time, and it still is, it was cheaper to get high-quality feed grains from western Canada than to move them, for instance, from Prince Edward Island to Truro. The same is true still. But it did give, you see, the farming operations in the Maritimes quite a boost. And there was the

## [Traduction]

Mais pour en revenir à la question du programme au transport des céréales fourragères dans les Maritimes, je compte sur vous pour me rappeler comment ce programme a commencé et comment il a été mis en oeuvre, mais il me semble que si l'on tient compte du fait que ce programme du gouvernement fédéral concerne l'aide au transport des céréales fourragères dans différentes régions du Centre et de l'Est—c'est-à-dire des Maritimes—du Canada, ce programme remonte probablement au temps de la guerre lorsque ce programme a été établi en vue de favoriser une plus grande concentration de la production alimentaire, en particulier de la viande. En règle générale, ce programme a été très avantageux et a eu de nombreuses répercussions en Ontario, au Québec et dans les Maritimes. Il remonte peut-être à 1976, lorsque le gouvernement fédéral a effectué certains ajustements. Si je me souviens bien, elle a été généralement éliminée pour tout l'Ontario et l'ouest de la ville de Montréal. Ils ont maintenu une certaine aide au transport des céréales fourragères pour l'est de Montréal, et, bien sûr, pour toutes les provinces maritimes.

Je voudrais tout d'abord que vous décriviez au comité la situation de votre secteur d'élevage, ses besoins et sa consommation de grains de provende, telle qu'elle existait avant la période de l'aide au transport des céréales fourragères, en d'autres termes, avant la guerre et jusqu'à ce moment. Produisiez-vous vos propres grains de provende ou les achetiez-vous dans la région? Quelle était l'importance de l'industrie des grains de provende à cette époque?

**Le vice-président:** Monsieur de Boer.

**M. de Boer:** Je laisse à M. Léo McIsaac le soin de répondre à cette question. Je suis arrivé au Canada en 1962 et vous parlez d'une période avant 1941. Léo est natif de l'Île-du-Prince-Édouard où il a toujours vécu.

**M. Léo McIsaac (représentant de la Fédération of Agriculture de l'Île-du-Prince-Édouard):** Monsieur le président, cela se passait dans les années 1940, les années de la guerre. J'étais alors dans l'aviation et je ne m'occupais pas d'agriculture, mais il y avait à ce moment-là un besoin d'augmenter la production de nourriture et d'améliorer l'efficacité des activités agricoles. Avant cette période, la petite ferme familiale produisait ses propres grains de provende, elle produisait même, dans les années de la crise, suffisamment de blé de meunerie, dans l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick, et même jusqu'à un certain degré en Nouvelle-Écosse, pour satisfaire les besoins locaux. La petite ferme familiale cultivait ses céréales qui étaient moulues par les moulins locaux.

Lorsque vint le temps de promouvoir la production de viande tout particulièrement, la dimension des fermes augmenta, la main-d'oeuvre diminua et l'importation de grains de provende devint une nécessité. C'est ce qui fit naître la politique de l'aide au transport des céréales fourragères. À ce moment-là, et aujourd'hui encore, il était moins coûteux de faire venir des grains de provende d'excellente qualité de l'Ouest canadien que de les faire venir, par exemple, de l'Île-du-Prince-Édouard à destination de Truro. Cela est encore vrai. Mais cela a



## [Text]

immediate—immediate conversion to meat production took place—poultry, eggs, the whole thing; exports from Halifax and this sort of thing were close at hand. So it meant a big development there.

Now since that time, it has been changing. For instance, a major change came with the introduction of new varieties of corn in central Canada, in Ontario, when they commenced to produce corn which could be produced locally, real high-quality corn, more cheaply than we could import western grains and as a cash crop. In the United States across the border from central Canada, this was true, too. Then they tied the freight assistance to the cost of Ontario corn. It was gradually declined until they pretty well wiped out the assistance.

**Mr. Hargrave:** On that point, Mr. McIsaac, if I could interrupt, may I ask if the actual rate of feed freight assistance was reduced maybe by 50% by regulation in 1976, or at about that time?

**Mr. McIsaac:** It was scaled down at that time; yes.

**Mr. Hargrave:** For all of the Maritimes?

**Mr. McIsaac:** That is right. I do not have the figures right at hand here.

**Mr. de Boer:** No, it was not reduced; it remained the same. In real terms, it remained the same, you know. The total freight costs changed from \$14 per tonne from Thunder Bay to \$45. So at the present time, you still get your \$14. But at one point \$14 covered pretty well... there was a time that it covered all of the costs. Actually it came in for nothing from Thunder Bay to points in the Maritimes. But now if you get \$14 but your feed bill is \$45, and if you subtract the \$14, you still pay \$31 yourself. And that is mainly the difference between Ontario and the west with our cost of production at this time—that is, the escalated feed costs.

• 1620

**Mr. Hargrave:** I want to draw the witness' attention to your own domestic production. I do this for a reason. I am sure you all appreciate that the cost of growing and moving feed grains, especially from western Canada into the Maritimes, is going to do nothing but increase all the time. It is going to get worse.

Tell me this. How does your domestic Maritime production of whatever you can grow as feed grain compare right now with what it was before you ever got any feed freight assistance at all? Was it considerably less or about the same or what?

## [Translation]

entraîné toute une relance des activités agricoles des maritimes. Il y eut alors la conversion immédiate à la production de viande: poulets, oeufs, tout l'ensemble; les possibilités d'exportation à partir d'Halifax et les autres mesures semblables étaient à portée de la main. Cela signifiait une ère de grand développement.

Depuis ce moment, il y a eu des changements. A titre d'exemple de changements majeurs, mentionnons l'introduction de nouvelles variétés de maïs dans la région centrale du Canada, en Ontario. On a commencé à y produire du maïs d'excellente qualité qui pouvait être cultivé à un coût moindre que ce que nous versions pour les grains de provende de l'Ouest et qui constituait une culture commerciale. Cela était également vrai des états américains voisins du centre du Canada. Ils ont alors calculé l'aide au transport des céréales fourragères sur la base du coût du maïs ontarien. Il y a eu diminution graduelle de l'aide, qui est maintenant pratiquement inexistante.

**M. Hargrave:** À ce sujet, M. McIsaac, si vous permettez que je vous interrompe, puis-je vous demander si le taux effectif de l'aide au transport des céréales fourragères a été réduit de 50 p. cent par règlement en date de 1976 ou à cette période?

**M. McIsaac:** Elle a été réduite à ce moment, oui.

**M. Hargrave:** Pour toutes les provinces maritimes?

**M. McIsaac:** C'est exact. Je n'ai pas les statistiques en main ici.

**M. de Boer:** Non, elle n'a pas été réduite; elle est demeurée la même. En chiffres absolus, elle est demeurée la même, vous savez. Les coûts totaux du transport en provenance de Thunder Bay, par exemple, sont passés de \$14 à \$45 la tonne. De sorte qu'en ce moment, vous recevez toujours votre \$14. Mais dans le passé, la somme de \$14 couvrait presque tous les coûts... il fut un temps où l'aide couvrait tous les coûts. En fait, à ce momentlà, il n'en coûtait rien de faire venir le grain de Thunder Bay à destination des provinces maritimes. Aujourd'hui, cependant, si vous recevez \$14 et que votre facture de transport de grains de provende s'élève à \$45, il vous reste à payer \$31 de votre poche lorsque vous avez déduit le \$14. Là se trouve essentiellement la différence entre notre coût de production et celui de l'Ontario et de l'Ouest en ce moment, la hausse des coûts des grains de provende.

**M. Hargrave:** J'aimerais attirer l'attention du témoin sur votre propre production locale. Je ne fais pas cela pour rien. Je suis convaincu que vous êtes tous conscients du fait qu'il en coûtera nécessairement de plus en plus cher pour faire pousser et pour expédier des céréales fourragères, surtout de l'Ouest canadien vers les Maritimes. Les choses ne feront qu'empirer.

Dites-moi. Comment la production locale de toutes les céréales fourragères que vous faites pousser actuellement, dans les Maritimes, se compare-t-elle à ce qu'elle était avant que n'existe un programme d'aide au transport des céréales fourragères? Était-elle passablement inférieure ou à peu près la même ou quoi?

[Texte]

**Mr. de Boer:** There was a lot more grain at that time. But you have to realize they did it with horses. They stooked it; it dried in stooks. There was a lot of hand work; the farms were small and that system did fit into the situation.

**Mr. Hargrave:** But you did produce more feed grain?

**Mr. de Boer:** Yes, at that time. More acreage—but the livestock population was a lot lower than it is today.

**Mr. Hargrave:** Yes.

**Mr. de Boer:** But nobody works with horses any more and you do not make the stooks any more. We do it with combines. That is why we have to have new varieties, and we have to develop our land better. We have drain it properly to get on it. It is a totally different ball game.

**The Vice-Chairman:** Your last question, Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** I want to come, Mr. Chairman, right to the question that you referred to about the meat packing industry.

It seems to me that the Maritimes—it may have been in Nova Scotia—but the Maritimes did indeed have a meat packing plant a few years ago. My memory is not that good, but it seemed to me there was a new plant built; it was sort of co-operative, and governments—maybe the province or the federal government—may have been involved. What happened to that? Do you have a meat packing industry of any kind, or meat processing industry in the Maritimes right now?

**Mr. de Boer:** I think I will delegate this question to Bob Acton. He is a beef farmer and he finishes about 3,000 head a year. That is quite a size and he knows the ins and outs of the meat packing industry.

**The Vice-Chairman:** Mr. Acton, please.

**Mr. Robert Acton (New Brunswick Federation of Agriculture):** Mr. Chairman, I do not know where the myth is that we do not have a meat-packing industry in the Maritimes.

**Mr. Hargrave:** Tell me what you do have, then.

**Mr. Acton:** As at the moment, we have three government-inspected plants: Canada Packers in P.E.I.; two privately owned plants in New Brunswick. We have several smaller provincially inspected plants. At the moment we are in the serious position of losing one plant. The two in Nova Scotia are provincially inspected. We are very scared of losing one plant and at the moment, while losing one—Canada Packers in P.E.I.—we have another plant that is doing a considerable amount of expansion both in the boxed beef line and in increased hog kill.

[Traduction]

**M. de Boer :** Ils produisaient beaucoup plus de céréales à cette époque-là. Mais il ne faut pas oublier qu'ils le faisaient avec des chevaux. Ils les moyettaient; ils les faisaient sécher en moyettes. Il y avait beaucoup de travail manuel; les fermes étaient petites, et ce système convenait dans ces conditions-là.

**M. Hargrave:** Produisiez-vous plus de céréales fourragères?

**M. de Boer:** Oui, à cette époque-là. Il y avait de plus grandes superficies cultivées—mais le cheptel était beaucoup moins important qu'aujourd'hui.

**M. Hargrave:** Oui.

**M. de Boer:** Mais il n'y a plus personne qui travaille avec des chevaux, et les moyettes sont choses du passé. Nous utilisons des moissonneuses-batteuses. Voilà pourquoi il nous faut de nouvelles variétés, et nous devons rationaliser l'exploitation de nos terres. Nous devons les drainer convenablement pour pouvoir les travailler. C'est une autre paire de manches.

**Le vice-président:** Votre dernière question, Monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, je voudrais revenir directement à la question que vous avez mentionnée au sujet de l'industrie du conditionnement de la viande.

Il me semble que les Maritimes—c'était peut-être en Nouvelle-Écosse—mais les Maritimes avaient effectivement une usine de conditionnement de la viande il y a quelques années. Je ne me souviens plus très bien, mais il me semblait qu'une nouvelle usine avait été construite; il s'agissait d'une espèce de coopérative, et les gouvernements—peut-être la province ou le gouvernement fédéral—y avaient peut-être pris part. Qu'en est-il advenu? Avez-vous une conserverie quelconque ou une usine de conditionnement de la viande dans les Maritimes actuellement?

**M. de Boer:** Je crois que je vais demander à Bob Acton de répondre à cette question. Il fait l'élevage du bétail et il a environ 3 000 têtes qui arrivent à maturité chaque année. C'est un troupeau assez important, et il connaît donc l'industrie du conditionnement de la viande dans ses moindres détails.

**Le vice-président:** Monsieur Acton, s'il vous plaît.

**M. Robert Acton (Fédération agricole du Nouveau-Brunswick):** Monsieur le président, je ne sais pas d'où vient ce mythe de l'absence d'une industrie du conditionnement de la viande dans les Maritimes.

**M. Hargrave:** Dites-moi ce que vous avez, alors.

**M. Acton:** À l'heure actuelle, nous avons trois usines inspectées par le gouvernement: Canada Packers dans l'Île-du-Prince-Édouard; deux usines privées au Nouveau-Brunswick. Nous avons plusieurs usines plus petites inspectées par les gouvernements provinciaux. En ce moment, nous courons le risque de perdre une usine. Les deux usines en Nouvelle-Écosse sont inspectées par la province. Nous craignons énormément de perdre une usine et en ce moment, si nous en perdons une—Canada Packers dans l'Île-du-Prince-Édouard—nous avons une autre usine qui procède à un agrandissement important de ses installations, tant en ce qui concerne le boeuf en boîtes que l'abattage du porc.



[Text]

**Mr. Hargrave:** Do those three plants supply all of the meat required for the Maritimes?

**Mr. Acton:** No. We only produce approximately one-third of the beef we consume. I am not sure on the hog figures, but I would say about 40% or 45%.

**Mr. Hargrave:** Where is that imported from . . . Montreal, mostly?

**Mr. Acton:** I suppose basically you could say Montreal, but some of it is western beef that comes completely through to the Maritimes—some from central Canada.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Hargrave and Mr. Acton.

I call on Mr. Stan Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to present a different scenario, which has many possibilities.

We have been dealing with a user-pay version, an Otto Lang user-pay version, for the last 10 years in the west—a version which indicated that the western producer was the user. I know that you are dealing with the same thing, except that the feeder is the user in the case of the Maritimes.

• 1625

Is it not a possible scenario, if the Crow goes and user pay becomes the policy of the general direction, that you lose also those subsidies, if you want to call them that, that you presently have—the FFA and the At-and-East freight rates as well?

**Mr. de Boer:** Is that a question?

**Mr. Hovdebo:** Yes. Have you ever felt that is a possibility? Do you not think that is possible?

**Mr. de Boer:** Well, my God, if you live in eastern Canada and see that the government commits themselves to pay in perpetuity \$651.6 million to the western transportation of grain, and if you realize that all the farmers are going off early in the morning in the Maritimes, and there are quite a lot of them . . . the total output is \$581 million, and that is not enough. That is gross, you know. That is not a net income, it is gross—all the milk, all the eggs, the whole kit and kaboodle. While we so desperately need that assistance, why should we lose it? We are Canadians, and we think that if there are any favours there should never be any doubt that we should keep it. If we lose it, you know, then it should be our own fault that we have not explained our position properly. So that is my answer.

**Mr. Hovdebo:** The user-pay approach does indicate that you might lose it.

[Translation]

**M. Hargrave:** Ces trois usines fournissent-elles toute la viande dont les Maritimes ont besoin?

**M. Acton:** Non. Nous ne produisons qu'environ un tiers du bœuf que nous consommons. Pour ce qui est du porc, je ne suis pas certain, mais je dirais qu'il s'agit d'environ 40% ou 45%.

**M. Hargrave:** D'où le reste est-il importé—principalement de Montréal?

**M. Acton:** Je suppose qu'on pourrait dire que la plus grande partie vient de Montréal, mais une partie est composée de bœuf de l'Ouest qui est expédié directement aux Maritimes—une certaine partie du Centre du Canada.

**Le vice-président:** Merci monsieur Hargrave et monsieur Acton.

J'appelle monsieur Stan Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Merci, monsieur le président. J'aimerais présenter un scénario différent, qui comporte de nombreuses possibilités.

Nous avons examiné une formule en vertu de laquelle l'utilisateur paie, une formule mise au point par Otto Lang, qui a servi au cours des dix dernières années dans l'Ouest—une formule qui précisait que le producteur de l'Ouest était l'utilisateur. Je sais que vous traitez de la même chose, sauf que dans le cas des Maritimes, l'éleveur est l'utilisateur.

Ne serait-il pas possible, si le tarif du Nid-de-Corbeau disparaît et que le paiement par l'utilisateur devienne un principe directeur de la direction générale, que vous perdiez également les subventions, si vous voulez les appeler ainsi, que vous recevez présentement . . . de même que l'aide au transport des céréales fourragères et les tarifs de transport de l'Atlantique et de l'Est?

**M. de Boer:** Est-ce une question que vous posez?

**M. Hovdebo:** En effet. Avez-vous déjà considéré cela comme une possibilité? Ne croyez-vous pas que c'est possible?

**M. de Boer:** Et bien, mon Dieu, quand vous vivez dans l'est du Canada et que vous voyez le gouvernement s'engager à verser à perpétuité 651,6 millions de dollars pour le transport des grains de l'Ouest, et que vous vous rendez compte que tous les fermiers des Maritimes sont dans une situation extrêmement précaire, et il y en a un bon nombre . . . la production totale se chiffre à 581 millions de dollars et ce n'est pas suffisant. Il s'agit d'un revenu brut, vous savez. Ce n'est pas un revenu net, c'est brut . . . le lait, les oeufs et tout le bétail. Si cette aide nous est à ce point indispensable, pourquoi devrions-nous la perdre? Nous sommes des Canadiens et, à notre avis, si nous bénéficions d'une certaine considération, cette aide ne devrait jamais être remise en cause. Si nous la perdons, vous savez, ce sera par notre faute, parce que nous n'aurons pas assez bien expliqué notre situation. Voilà ma réponse.

**M. Hovdebo:** La solution du paiement par l'utilisateur indique que vous pourriez perdre cette aide.

[Texte]

**Mr. de Boer:** Well, you know we are not against the user-pay approach if we get an adjustment fund to get self-sufficient.

You were referring to Ontario and Quebec. Ontario is exporting grain, so they do not need it anymore, eh? They are, of course, a lot closer to Thunder Bay; they can buy American corn, compare the two if they have to, if that . . .

**Mr. Hargrave:** They can produce their own.

**Mr. de Boer:** But we are on the end of the line, and for the time being we need that assistance to stay alive and develop ourselves further.

**Mr. Benjamin:** The Crow rate helps it.

**Mr. Hovdebo:** Yes. If you go to user pay, you see you would end up with the Crow rate . . . If the bill passes and the Crow rate increases, that would add on to the cost of your freight.

**Mr. de Boer:** No, I do not think so, not in real terms. In the west they can produce cheaper, because their grain will, at a base, get lower in cost. The prairie producer has to pay more money out of his pocket to get it to Thunder Bay, but the Thunder Bay price is the world price, you know, Chicago price, so that will not change. So our real cost will not change what happens in the west, but our relative cost of producing in competition with the western livestock producer changes.

Bob Acton was talking about meat plants. Where do you think, over time, the big packers go? Who do they leave? That is a real concern. That all has to do with the same thing.

**Mr. Hovdebo:** What will be the cost to the Maritimes if the bill passes? One of the scenarios under which the bill has been discussed is that the payment would be made to the producers. Now, you have indicated that the price of grain will be less to the producers because they can subtract the freight, the present Crow freight or whatever it becomes, so that the western livestock producer will get his grain cheaper. Now, if the payment is also paid to the producer, that gives him another little advantage. What would that cost be to your industry in the Maritimes?

**Mr. de Boer:** You know, I cannot give a figure for that. Of course it would enhance the competitive position of the prairie livestock feeder greatly. But in the Maritimes, if all of the west would have said it is the way we want it we would not have objected. But we would have asked you people to be brought into line with that, also being Canadians.

**The Vice-Chairman:** Mr. Acton wants to supplement that answer.

**Mr. Acton:** I think one thing you have to look at, if you looked at figures this week, just for an example, a feedlot in western Canada would be buying barley this week for probably \$98 a ton. It is costing me \$156 for the same barley. So you do

[Traduction]

**M. de Boer:** Et bien, vous savez, nous ne sommes pas contre la solution du paiement par l'utilisateur si nous obtenons des fonds d'appoint pour nous permettre de devenir auto-suffisants.

Vous parliez de l'Ontario et du Québec. L'Ontario exporte des céréales, donc, ils n'en ont plus besoin, n'est-ce pas? Bien sûr, ils sont bien plus près de Thunder Bay; ils peuvent acheter le maïs américain, comparer les deux si c'est nécessaire, si . . .

**M. Hargrave:** Ils peuvent le produire eux-mêmes.

**M. de Boer:** Mais nous sommes situés au bout de cette ligne et, pour le moment, nous avons besoin de cette aide pour survivre et pour nous développer.

**M. Benjamin:** Le tarif du Nid-de-Corbeau est bénéfique à cet égard.

**M. Hovdebo:** En effet. Si l'on adopte la solution du paiement par l'utilisateur, on aboutirait au tarif du Nid-de-Corbeau . . . Si le projet de loi est adopté et que le tarif du Nid-de-Corbeau augmente, cela augmentera le coût du transport pour vous.

**M. de Boer:** Non, je ne crois pas, pas en réalité. Dans l'Ouest, ils peuvent produire à moindre coût, parce que le coût de base de leurs céréales va diminuer. Le producteur des Prairies doit verser plus d'argent pour expédier ses céréales à Thunder Bay, mais le prix de Thunder Bay est le prix mondial, vous savez, le prix de Chicago, donc, cela ne changera pas. Le coût réel pour nous ne changera pas la situation dans l'Ouest, mais notre coût de production relatif va changer face à la concurrence avec le producteur de bétail de l'Ouest.

Bob Acton parlait des usines de viande. Où croyez-vous que les grands abattoirs iront, avec le temps? Qui laissent-ils derrière eux? Cela représente un véritable problème. Tout est relié.

**M. Hovdebo:** Quel sera le coût pour les Maritimes si le projet de loi est adopté? Selon l'une des possibilités évoquées lors de la discussion du projet de loi, l'argent serait versé aux producteurs. Vous avez mentionné que le prix du grain sera moindre pour les producteurs parce qu'ils peuvent soustraire les coûts de transport, le tarif actuel du Nid-de-Corbeau ou ce qu'il en adviendra, de façon que le producteur de bétail de l'Ouest paie le grain moins cher. Si l'argent est également versé aux producteurs, cela leur confère un autre petit avantage. Quel serait le coût pour votre industrie dans les Maritimes?

**M. de Boer:** Vous savez, je ne puis donner de chiffres. Bien entendu, la position des éleveurs de bétail des Prairies face à la concurrence serait grandement améliorée. Mais, dans les Maritimes, si tous les représentants de l'Ouest avaient dit que c'était ce qu'ils voulaient, nous n'aurions eu aucune objection. Mais nous vous aurions demandé de pouvoir en bénéficier nous aussi, car nous sommes également des Canadiens.

**Le vice-président:** M. Acton veut compléter cette réponse.

**M. Acton:** Je crois qu'une chose dont vous devez tenir compte, si vous avez étudié les chiffres cette semaine, simplement à titre d'exemple, un parc d'engraissement dans l'Ouest canadien paierait l'orge probablement \$98 la tonne. Moi, il



[Text]

not have to look very hard to see what is happening and why we are struggling and fighting to develop our own land and in the meantime maintain some sort of assistance until we get into that position.

• 1630

The other thing that you have to remember is that if they produce all the meat in western Canada and Ontario, you are not only going to have farmers and agriculture people screaming down the government's back, you are going to have consumers who are going to eventually pay a lot higher price for their product than they are paying now, because of high import costs.

**The Vice-Chairman:** Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** We are at \$100 a tonne right now and that is in Thunder Bay, so actually we are quite bit less than that. Oh, it went up last week.

I have one thing which I just want clarified. One of your charts showed an increase of costs to feed to western livestock if Crow changes.

**Mr. de Boer:** No, a decrease.

**Mr. Hovdebo:** But on your chart, the coloured chart, it showed the yellow reducing to 1982 and then it showed it increasing from then on to 1990.

**Mr. de Boer:** Yes, the grain grower has to absorb more of the freight costs over time. The grain growers.

**Mr. Hovdebo:** But the livestock grower will reduce further, and I wondered why you put those . . .

**Mr. de Boer:** Maybe you put it on the—could you put it on the board? Could we just put it on for a minute, with your permission, Mr. Chairman?

**The Vice-Chairman:** Certainly.

That is your last question, Mr. Hovdebo. I have to move on to the next person.

**Mr. de Boer:** That is the one you are referring to. Well, Dave Robinson, our resource person, will give the explanation this time.

**The Vice-Chairman:** Mr. Robinson, at microphone 11.

**Mr. David Robinson (Department of Agriculture & Marketing, Nova Scotia):** This is explained in our brief in number 11, the assumptions that the projection there is based on. It is based on 8% inflation in rail transportation costs, that producers would only pay 3% of the freight costs for two years and only 6% after that, and that prairie volumes of grain are increased by a third by the end of the projection period.

**Mr. Hovdebo:** You mean that section, the clear yellow? That section, yes, shows an increase. That is not an increase to the livestock producers.

[Translation]

m'en coûte \$156 pour la même orge. Il n'est donc pas difficile de comprendre la situation et de voir pourquoi nous luttons si ardemment pour développer notre propre terre et pour garder une certaine forme d'aide d'ici à ce que nous en arrivions là.

Vous ne devez également pas oublier que si toute la viande est produite dans l'Ouest et en Ontario, non seulement les fermiers et les exploitants d'entreprises agro-alimentaires vont-ils exposer leurs griefs au gouvernement, mais encore les consommateurs paieront au bout du compte un prix beaucoup plus élevé que leurs produits en raison du coût élevé des importations.

**Le vice-président:** Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Le prix est actuellement de \$100 la tonne, à Thunder Bay, donc un peu moins que ça. Oh! Il a monté la semaine dernière.

Je veux seulement clarifier un point. D'après l'un de vos tableaux, la modification du Nid-de-Corbeau entraînera une hausse du coût du grain de provende pour les éleveurs de l'Ouest.

**M. de Boer:** Non, une baisse.

**M. Hovdebo:** Mais selon votre tableau, le tableau jaune, le jaune diminue au niveau de 1982, puis il augmente à compter de cette année jusqu'en 1990.

**M. de Boer:** Oui, le producteur de grain doit prendre à sa charge une plus grande part du coût du transport à la longue. Les producteurs de grains.

**M. Hovdebo:** Mais le prix pour l'éleveur de bétail sera réduit davantage, et je me demandais pourquoi vous aviez placé ces . . .

**M. de Boer:** Vous l'avez peut-être placé sur le—voulez-vous le placer sur le panneau? Pouvons-nous l'afficher une minute, avec votre permission, monsieur le président?

**Le vice-président:** Certainement.

C'est votre dernière question, monsieur Hovdebo. Je dois convoquer le prochain témoin.

**M. de Boer:** Voici celui auquel vous faisiez référence. Dave Robinson, notre personne-ressource, va vous fournir l'explication.

**Le vice-président:** Monsieur Robinson, au microphone 11.

**M. David Robinson (Department of Agriculture & Marketing, Nouvelle-Écosse):** Vous trouverez l'explication au numéro 11 dans notre mémoire, ce sont les hypothèses sur lesquelles la projection est basée. Elle est fondée sur un taux d'inflation de 8 p. 100 pour les coûts du transport par chemin de fer, les producteurs ne paieraient que 3 p. 100 du coût du transport pendant deux ans et seulement 6 p. 100 par la suite, et le volume du grain des Prairies aurait augmenté d'un tiers à la fin de la période de projection.

**M. Hovdebo:** Vous voulez dire cette partie, jaune pâle? Oui, cette partie montre une hausse. Ce n'est pas une hausse pour les éleveurs de bétail.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** No, to the grain grower.

**Mr. de Boer:** It is the western grain growers. You see that increase? The implication is that when he pays more to get his grain out of the west, that the price will drop in the Prairies by that much. So the livestock feeder there can pick it up somewhat cheaper.

**Mr. Hovdebo:** Oh, I had it reversed.

**Mr. de Boer:** You had it reversed.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Hovdebo.

I now call on Mr. Dionne, from Miramichi.

**Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi):** Thank you, Mr. Chairman.

I am not a real farmer. My preoccupations have basically been forestry and fisheries, and unemployment. I guess that ties in to some extent with agriculture as a primary product of the land.

I want first of all Mr. Chairman, to congratulate the Maritime Farmers Council on their cogent brief and I congratulate them, as farmers from the Maritime provinces, on taking a united position and speaking with one voice. I think that is extremely important.

I think it is true, as Mr. de Boer has said, that the farmers of Atlantic Canada have not made enough noise and I am glad to see that you are organized and that you are going to make more noise. As I readily admit, people like me have to be educated. It has been a long time since I have been on the farm.

I have a few questions for you. I think you are quite correct in your request that the benefit from the Feed Freight Assistance Act be maintained. I think it is absolutely critical that livestock production in Atlantic Canada not only be maintained but be increased, so that we can look forward to self-sufficiency. It is surprising to me that we produce less than 50% of the beef we consume and only about 40% of the pork we consume.

You have said in your brief that the proposed Crow changes will substantially improve the position of western livestock producers. Now, we have just come back from two weeks in the west, where we have heard exactly the opposite. Aside from what was depicted on that slide you used, I wonder if you could elaborate somewhat on that and on how you perceive that the western livestock producer will benefit substantially from Bill C-155.

• 1635

**Mr. Benjamin:** Before the witness answers, and on a point of order, Mr. Chairman, you missed a golden opportunity to ask him when he was going to ask his question.

**The Vice-Chairman:** As vice-chairman I do not have to use the same procedure as the chairman.

[Traduction]

**Le vice-président:** Non, pour le producteur de grain.

**M. de Boer:** Ce sont les producteurs de grain de l'Ouest. Vous voyez cette hausse? Il faut en déduire que lorsqu'ils paient plus cher pour expédier leur grain à l'extérieur des Prairies, le prix chute dans les Prairies dans la même proposition. L'éleveur de bétail peut donc l'acheter à meilleur prix.

**M. Hovdebo:** Oh! J'avais compris l'inverse.

**M. de Boer:** Vous avez compris l'inverse.

**Le vice-président:** Merci, monsieur Hovdebo.

Je cède la parole à M. Dionne, de Miramichi.

**M. Dionne (Northumberland—Miramichi):** Merci, monsieur le président.

Je ne suis pas un vrai fermier. Je me suis intéressé surtout à l'exploitation forestière et à la pêche, ainsi qu'au chômage. Je suppose que cela a un rapport avec l'agriculture, jusqu'à un certain point, car cela relève du secteur primaire.

Je veux d'abord, monsieur le président, féliciter le *Maritime Farmers Council* pour son mémoire étoffé et je les félicite d'avoir fait front commun en tant que fermiers des provinces maritimes. Je pense que c'est très important.

Je pense que M. de Boer avait raison d'affirmer que les fermiers de l'Atlantique n'ont pas manifesté suffisamment leur point de vue et je suis heureux de constater que vous vous êtes organisés et que vous avez l'intention de manifester davantage votre opinion. Je dois admettre volontiers que les gens comme moi ont besoin d'apprendre. Ça fait longtemps que je n'ai pas été à la ferme.

J'ai quelques questions à vous poser. Je crois que vous avez tout à fait raison de demander que la subvention prévue par la Loi sur l'aide au transport des céréales fourragères soit maintenue. Je pense qu'il est vital non seulement de préserver l'industrie de l'élevage du bétail dans la région de l'Atlantique mais également de la faire prospérer, afin d'atteindre un jour l'autarcie. Je suis surpris d'apprendre que nous produisons moins de 50 p. 100 du boeuf que nous consommons et seulement environ 40 p. 100 du porc que nous consommons.

Vous avez affirmé dans votre mémoire que les changements proposés au Nid-de-Corbeau amélioreront sensiblement la situation des éleveurs de l'Ouest. Nous venons de passer deux semaines dans l'Ouest, et nous avons entendu là-bas exactement le contraire. Mis à part ce qui était décrit sur la diapositive que vous nous avez montrée, je me demande si vous pourriez élaborer quelque peu sur le sujet et sur le fait que vous en arriviez à la conclusion que les producteurs de bétail de l'Ouest vont éventuellement bénéficier du projet de loi C-155.

**M. Benjamin:** Avant que le témoin réponde, une question de règlement monsieur le président, vous avez manqué une bonne occasion de lui demander quand il allait poser sa question.

**Le vice-président:** En tant que vice-président, je n'ai pas à utiliser la même procédure que le président.



[Text]

Mr. de Boer.

**Mr. de Boer:** Mr. Chairman, we did not say substantially improved, we said improved somewhat. If you are promised acreage payments and a lower grain price on account of that, and a further lower grain price over time, as we showed in our graph, and then that is taken away from you, you deal with unhappy people. And that is what you are doing.

As a matter of fact, the worst situation for the livestock feeder on the Prairies was in 1982, and still today, when the grain grower only paid 20% of the cost of moving it out, because we had to pay the long price for everything, and that was only \$5 a tonne. But gradually, while moving grain out of the prairies will cost more, it will improve his position, but not dramatically, not to the point where he is happy. He will be a hell of a lot happier to get an acreage payment. Then at least he would know that in 1985-1986 50% would be an acreage payment and that would mean that half of the cost of moving it out would be compensatory on top of everything else. That would improve it a lot more dramatically, and that is why they are unhappy.

**The Vice-Chairman:** Mr. Dionne.

**Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi):** You have also asked in your brief that there be a Maritime adjustment fund to promote feed grain sufficiency in Atlantic Canada. Can you elaborate a little bit on that as to the term of that fund and the size? I assume you are asking for a joint agreement among the provincial governments and the federal government for the development fund to enhance the land in the Maritime region. Can you elaborate, please.

**Mr. de Boer:** Mr. Chairman, we talk about an adjustment payment. That would really be the payment that would formerly have been feed freight assistance. We suggest that the adjustment payment should start at twice the rate we get today to help us over the shortfall and the detrimental situation we are in.

We also suggest that by the time we would be self-sufficient, it would be kind of a sunset thing; it would disappear over time. How fast it would disappear would depend on the development money which we now get, in a sense, with agreements between our provincial governments and the federal government. It depends a lot on how the funding is to be for development money, how fast we can become self-sufficient. If we do not become self-sufficient quickly, then the adjustment payments will linger on longer. That is about the size of it.

**The Vice-Chairman:** Mr. Acton wishes to add to that reply.

**Mr. Acton:** Mr. Dionne, I think you realize there are some talks and some of the provinces have their agreements signed, and some are looking at signing agreements, both provincial and federal. I think one of the things that farm leaders and

[Translation]

Monsieur de Boer.

**M. de Boer:** Monsieur le président, nous n'avons pas dit que la situation serait grandement améliorée, nous avons dit quelque peu améliorée. Si on vous promet un versement en fonction de la superficie et un prix moins élevé du grain en conséquence, et une diminution du prix à mesure que le temps passe, comme nous l'avons montré par notre graphe, et que cela vous êtes enlevé, vous vous retrouvez avec des gens qui ne sont pas très heureux, et c'est ce que vous faites.

D'ailleurs, la pire situation pour le producteur de bétail des Prairies a été celle qu'il a connue en 1982, et même aujourd'hui, alors que le producteur de grain ne payait que 20 p. 100 du coût du transport, parce que nous avons dû payer le plein prix pour tout, et il ne s'agissait que de 5 dollars la tonne. Mais, progressivement, alors que le coût du transport va augmenter dans les Prairies, sa situation s'améliorera, mais pas considérablement, pas suffisamment. Il serait beaucoup plus heureux d'obtenir un versement en fonction de la superficie. Il saurait alors qu'en 1985-1986, 50 p. 100 seraient en versement en fonction de la superficie, ce qui signifie que la moitié du coût du transport serait indemnisé en plus de tout le reste. Sa situation serait améliorée d'autant et c'est pourquoi ils ne sont pas satisfaits.

**Le vice-président:** M. Dionne.

**M. Dionne (Northumberland—Miramichi):** Vous avez également demandé, dans votre mémoire, qu'il y ait un Fonds d'indemnisation pour les Maritimes, pour favoriser une production suffisante de grain de provende dans la région de l'Atlantique. Pourriez-vous élaborer davantage quant à ce Fonds et au montant de ce Fonds? Je suppose que vous demandez une entente conjointe entre les gouvernements provinciaux et fédéral au sujet d'un Fonds de mise en valeur des terres dans les Maritimes. Pourriez-vous élaborer, s'il-vous-plaît.

**M. de Boer:** Monsieur le président, nous avons parlé d'un paiement d'indemnisation. Il s'agit en fait d'un paiement qui aurait dû être une aide au transport du grain de provende. Nous suggérons que le paiement d'indemnisation commence à deux fois le tarif que nous obtenons actuellement, pour nous aider à sortir de la situation difficile dans laquelle nous nous trouvons.

Nous suggérons aussi qu'au moment où nous deviendrons autosuffisants, ce paiement disparaisse. Combien de temps faudra-t-il pour qu'il disparaisse dépendra des montants que nous recevons pour le développement, en un sens, par des ententes entre nos gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral. Notre autosuffisance dépend grandement des fonds disponibles pour le développement. Si nous ne devenons pas autosuffisants rapidement, les paiements d'indemnisation dureront plus longtemps. Voilà où nous en sommes.

**Le vice-président:** M. Acton aimerait ajouter quelque chose.

**M. Acton:** Monsieur Dionne, je pense que vous savez qu'il en est question et que certaines provinces ont des ententes de signer; d'autres étudient cette possibilité de signer des ententes, tant provinciales que fédérales. Je pense que l'une des choses

[*Texte*]

farm organizations in the Maritimes have recognized is the value in the development of land base in agriculture to grow more of our own crops. That is what we are looking at over and above the adjustment fund; it is to get it to that point.

I do not know whether that helps you any in your questioning, but that is what we are looking at. When our provincial government and the federal government sign agreements, we are hoping that an allotment of dollars will go into land development and grain growing and into research for varieties that will grown in the Maritime region, enhance that and get our land base into better condition.

• 1640

**The Vice-Chairman:** Yes, Mr. de Boer.

**Mr. de Boer:** Mr. Chairman, could I just add a little to it. Today, we pay so much more for feed for the same meat price. If we say, why do we not do all the development fund—forget about the other things? But if you have a development fund, you still have to pay a portion yourself to develop the land. The moneys would not be there from the farmers' side. Under the present price structure, the price we keep, we have to have for the time being for that extra income there now in feed freight assistance, and what should be an adjustment payment for a period of time to stay alive, and to make it possible that we can use the development moneys. That is the size of it.

**The Vice-Chairman:** Mr. Dionne, a final question.

**Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi):** Thank you, Mr. Chairman. My final question will refer to the proposed Feed Freight Assistance Act which I assume you know is under consideration at the moment. I wish to know if you have been consulted by the department; if you have made representation to the department and, if you have, if those representations are similar to what is contained in your brief here. I ask that because, if that act is being reviewed, we will have to make sure that it is being reviewed in a manner that is going to assist, rather than be harmful to, the farmer in Atlantic Canada?

**The Vice-Chairman:** Mr. de Boer.

**Mr. de Boer:** Thank you, Mr. Dionne. We have made presentations to the Department of Agriculture; we have made presentations to the Canadian Livestock Feed Board who administer the feed freight assistance under the proposed Feed Freight Assistance Act. I think the act needs some amending, if they would accommodate what we want. I do not think it can be done under the present act. I cannot tell you if the Canadian Livestock Feed Board has still under revision, our proposal. We have had no answer yet, so I cannot give you a definite reply as to where we stand on it. We feel that it is extremely important for specifically our representatives from the Maritimes to be on our side. I think it would be extremely helpful to accommodate what we want.

[*Traduction*]

qu'admettent les dirigeants agricoles et les organismes agricoles dans les Maritimes est l'importance du développement d'une base agricole, afin que nous puissions produire davantage nos propres récoltes. C'est ce que nous visons au-delà d'un paiement d'indemnisation. C'est à cela que nous voulons en arriver.

Je ne sais pas si cela peut vous aider dans votre interrogation, mais c'est cela que nous visons. Lorsque notre gouvernement provincial signe une entente avec le gouvernement fédéral, nous espérons que des fonds seront consacrés au développement et à la production de grain, à la recherche sur les variétés qui pourraient pousser dans les Maritimes, à de meilleures conditions pour l'expansion de notre base agricole.

**Le vice-président:** Oui, Monsieur de Boer.

**M. de Boer:** Monsieur le président, puis-je ajouter quelque chose. Aujourd'hui, nous payons beaucoup plus pour le grain de provende pour le même prix de la viande. Si nous disons, pourquoi ne pas tout mettre dans le Fonds de mise en valeur et oublier tout le reste? Mais si vous avez un tel Fonds, vous devrez toujours payer une partie de la mise en valeur des terres. L'argent ne sera pas entre les main de l'agriculteur. En vertu du barème des prix actuel, le prix que nous conservons, nous devons avoir, pour le moment, ce revenu supplémentaire qu'offre le programme d'aide au transport du grain de provende, et ce qui devrait être un paiement d'indemnisation, pendant un certain temps pour nous permettre de survivre et pour nous permettre d'utiliser l'argent destiné à la mise en valeur. Voilà où nous en sommes.

**Le vice-président:** Monsieur Dionne, une dernière question.

**M. Dionne (Northumberland—Miramichi):** Je vous remercie, monsieur le président. Ma dernière question portera sur le projet de loi d'aide au transport du grain de provende qui, comme vous le savez sans doute, est à l'étude en ce moment. J'aimerais savoir si vous avez été consultés par le ministère; si vous avez fait des représentations auprès du ministère et, dans ce cas, si elles sont similaires à ce que vous proposez dans votre mémoire. Je vous pose cette question parce que, si la loi est à l'étude, nous devons nous assurer qu'elle sera modifiée d'une manière à aider et non à nuire aux agriculteurs de la région de l'Atlantique?

**Le vice-président:** Monsieur de Boer.

**M. de Boer:** Merci, Monsieur Dionne. Nous avons fait des représentations auprès du ministère de l'Agriculture et auprès de l'Office canadien des provendes, qui administre l'aide au transport du grain de provende. Je pense que la loi devra être modifiée si on veut tenir compte de ce que nous demandons. Je ne crois pas que cela puisse se faire aux termes de la présente loi. Je ne peux pas vous dire si l'Office canadien des provendes a toujours à l'étude notre proposition. Nous n'avons pas encore eu de réponse, je ne peux donc pas vous donner de réponse précise quant à notre position à cet égard. Nous pensons qu'il est extrêmement important que nos représentants des Maritimes soient de notre côté. Je crois qu'il serait très utile de tenir compte de ce que nous voulons.



[Text]

**Mr. Dionne (Northumberland—Miramichi):** I shall anticipate hearing from them further, because I just want to remind them that most of the things they are asking for cannot be accommodated under Bill C-155 by the very terms on which it is drawn. Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you, Mr. Dionne. Mr. Neil, please.

**Mr. Neil:** Thank you, Mr. Chairman. I will be very brief. Mr. de Boer, you spoke about self-sufficiency and, in order to attain self-sufficiency, it required extending the land base and the development of new varieties. In the past, we have heard from one or more members of Parliament from the Maritimes, that there are varieties of grains—feed grains in particular—that are produced or raised in Europe but which would be suitable for your type of climate, and that the problem is that the Canadian Grain Commission has refused to license these varieties. Is this a correct statement?

**Mr. de Boer:** Yes. We have had considerable problems in the past to get new varieties licensed. We have several west European varieties on trial. But even the appraisal to assess the capacity of a new variety in Canada is done differently from western Europe. If they assess a new variety in western Europe for capabilities, then they use fungicides to keep it disease-free. They use growth regulators, then they use high fertilization. They get yields four times as high as we used to in Canada.

But you know, if you take these varieties and you do not use growth regulators and you do not use fungicides, but you use them in the ordinary way . . . it is just like a high producing cow, you know. If you did not give it the proper nutrients, then it does not come up with 15,000 or 20,000 pounds here. So we had considerable problems with that. But we made some headway with it; we get more recognition for it.

• 1645

It is a long process but, lastly, we get two new varieties with the wheat licence and our next step is that we get licensing of fungicides and growth regulators. We use some here now, under a special permit for experiments, and I can tell you that they look extremely promising. My philosophy is that without it, we go nowhere. You know, we have to go that route.

**Mr. Neil:** So you are optimistic then, Mr. de Boer, that by the use of these new varieties and fungicides and so on you will become self-sufficient in the not-too-distant future, maybe eight, ten years down the road?

**Mr. de Boer:** We will. But you know, we have to have a climate, and the government has to set that climate, so we can reach it. At the present time, I think that with the Crow and Feed Freight Assistance Act as it exists, there is the \$35-per-tonne penalty in growing grain in the Maritimes. It is a hell of a penalty, is it not?

[Translation]

**M. Dionne (Northumberland—Miramichi):** J'attends avec impatience d'entendre ce qu'ils ont à dire car je tiens à leur rappeler que la majeure partie des choses qu'ils demandent ne pourra se faire aux termes du projet de loi C-155, tel qu'il est rédigé. Je vous remercie, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci, Monsieur Dionne. Monsieur Neil, s'il-vous-plaît.

**M. Neil:** Je vous remercie, monsieur le président. Je serais bref. Monsieur de Boer, vous avez parlé d'auto-suffisance et, de manière à atteindre cet objectif, il faut étendre la base agricole et développer de nouvelles variétés. Dans le passé, nous avons entendu dire, par un ou plusieurs députés des Maritimes, qu'il existe des variétés de grain—de grain de provende plus précisément—qui sont produites ou cultivées en Europe, mais qui conviendraient à vos conditions climatiques, et que le problème vient du fait que la Commission canadienne du grain refuse d'autoriser ces variétés. Est-ce exact?

**M. de Boer:** Oui. Nous avons eu beaucoup de difficultés dans le passé à faire autoriser ces nouvelles variétés. Nous avons mis à l'essai plusieurs variétés de l'Europe de l'Ouest. Mais même l'évaluation d'une nouvelle variété au Canada est effectuée différemment ici qu'en Europe de l'Ouest. Lorsqu'ils mettent à l'essai une nouvelle variété en Europe de l'Ouest, ils utilisent des fongicides pour la garder à l'abri de toute maladie. Ils utilisent des densité. Ils obtiennent un rendement quatre fois supérieur à ce que nous obtenons ici.

Mais vous savez, si vous prenez ces variétés et que vous n'utilisez pas des régulateurs de croissance et des fongicides, mais que vous les utilisez de la manière habituelle, c'est comme si vous aviez une vache à grand rendement, vous savez. Si vous ne lui donnez pas les bons aliments, vous n'obtiendrez jamais 15 000 ou 20 000 livres. Nous avons donc beaucoup de difficultés avec cela. Mais nous avons quand même réussi une percée; nos efforts sont pris au sérieux.

C'est un long processus mais, dernièrement, nous avons obtenu l'autorisation pour deux nouvelles variétés et la prochaine étape est d'obtenir l'autorisation d'utiliser des fongicides et des régulateurs de croissance. Nous en utilisons déjà ici, en vertu d'une autorisation spéciale en vue d'une expérience, et je peux vous dire que les résultats sont très prometteurs. Sans cela, à mon avis, nous ne pouvons aller nulle part. Vous savez, nous devons prendre cette voie.

**M. Neil:** Vous êtes donc assez optimiste, M. de Boer, quant à la possibilité de devenir autosuffisant dans un avenir pas trop éloigné grâce à l'utilisation de ces nouvelles variétés, des fongicides et ainsi de suite, peut-être d'ici huit à dix ans?

**M. de Boer:** Nous y parviendrons. Mais, vous savez, il faut certaines conditions et le gouvernement doit nous les fournir pour que nous y parvenions. À l'heure actuelle, je pense qu'avez le Nid-de-Corbeau et la Loi sur l'aide au transport du grain de provende, tels qu'ils existent, il y a une pénalité de 35 \$ par tonne pour la production du grain dans les Maritimes. C'est toute une pénalité, ne croyez-vous pas?

[Texte]

**Mr. Neil:** Well, Mr. de Boer, in reading your brief and listening to your presentation, I gather that you are not critical of a change in the Crow and you are not really taking a stand in connection with this legislation. What you are saying to us is that you, as producers in the Maritimes, want some equity built into the system.

**Mr. de Boer:** What we say is that we want to. We feel we should be consulted too, you know, over our needs. That feed freight assistance just starts disappearing, and nobody gets any—nobody was worried about what they did to the people who were the beneficiaries.

Now we see the Crow, and of course that is a big issue, and we know all the grain is extremely important to the economy of Canada. We all know that. So even for that reason, western grain farmers have to be kept alive. Otherwise, they butcher the chicken with the golden eggs, and that would be stupid.

On the other hand, we were always totally in favour of the western farmers and the western community to do their own thing. It is very unfortunate that they are not on the same wavelength. But we always have said we would like to see them do their own thing and we would go along with it, providing that we are not forgotten.

**Mr. Neil:** I think your position is very fair, Mr. de Boer, and I would like to thank you for your presentation.

Thank you.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

This concludes the questioning of these witnesses. I want to thank you very much for having appeared here, members of the Maritimes Farmers Council, representing your respective organizations. We appreciate your submission and the information you provided this committee. It will be most valuable.

Thank you very much.

**Mr. de Boer:** We thank you, Mr. Chairman and the committee, for listening to us, and we sincerely hope that you not forget what we told you and that you keep our interests in mind when you make your final submission to the Parliament.

**The Vice-Chairman:** Thank you. Thank you again.

The Chair now calls on the representatives of the Canadian Wheat Board. Mr. Jarvis, Mr. Leibfried, Mr. Bruun and Mr. Oleson, would you please come forward to the witness table.

Mr. Jarvis, welcome to this committee hearing. We appreciate you having accepted our invitation. Would you kindly present the people who are accompanying you from right to left, so that the switching operation can be controlled in proper sequence.

• 1650

**Mr. W.E. Jarvis (Chief Commissioner, the Canadian Wheat Board):** Mr. Chairman, I will be happy to do that.

[Traduction]

**M. Neil:** M. de Boer, en lisant votre mémoire et en écoutant votre exposé, je déduis que vous ne vous opposez pas à une modification du Nid-de-Corbeau et que vous n'avez pas adopté une position ferme quant à ce projet de loi. Ce que vous nous dites, en tant que producteurs des Maritimes, c'est que vous voulez que le système soit plus équitable.

**M. de Boer:** Ce que nous disons c'est que nous le voulons. Nous pensons que nous devrions être consultés quant à nos besoins. On a amorcé l'élimination de l'aide au transport du grain de provende et personne ne s'inquiète de ce qui va arriver aux personnes qui en bénéficiaient.

Maintenant il y a le Nid-de-Corbeau et c'est une grande question et nous savons tous que le grain a une grande importance dans l'économie du Canada. Nous le savons tous. C'est pour cette raison que les producteurs de grain de l'Ouest doivent survivre. Autrement nous tuerions la poule aux oeufs d'or et ce serait stupide.

Par ailleurs, nous avons toujours été d'accord pour que les agriculteurs de l'Ouest et les communautés de l'Ouest fassent ce qu'ils voulaient. Il est malheureux qu'ils ne soient pas sur la même longueur d'onde. Nous avons toujours dit que nous étions d'accord pour qu'ils fassent ce qu'ils veulent, et nous le sommes toujours, à condition que l'on ne nous oublie pas.

**M. Neil:** Je pense que votre attitude est très louable, M. de Boer, et j'aimerais vous remercier pour votre exposé.

Merci.

**Le vice-président:** Merci.

Voilà qui met fin à l'interrogatoire des témoins. Je voudrais vous remercier infiniment d'avoir comparu, vous les membres du Conseil des agriculteurs des Maritimes, représentant vos organismes respectifs. Nous apprécions votre mémoire et les renseignements que vous avez donnés au comité. Ils nous seront très utiles.

Je vous remercie infiniment.

**M. de Boer:** Nous vous remercions, monsieur le président et le comité, de nous avoir écouté et nous espérons sincèrement que vous n'oublierez pas ce que nous vous avons dit et que vous garderez nos intérêts à l'esprit lorsque vous rédigerez votre rapport pour le Parlement.

**Le vice-président:** Je vous remercie. Merci encore.

Nous appelons maintenant les représentants de la Commission canadienne du blé. MM. Jarvis, Leibfried, Bruun et Oleson, voudriez-vous, s'il-vous plaît, prendre place à la table des témoins.

M. Jarvis, bienvenue aux audiences du comité. Nous sommes heureux que vous ayez accepté notre invitation. Pourriez-vous nous présenter les personnes qui vous accompagnent, de la droite vers la gauche, afin que nous puissions suivre l'ordre de rotation.

**M. W.E. Jarvis (Commissaire en chef de la Commission canadienne du blé):** Monsieur le président, je le ferais avec plaisir.



*[Text]*

We are very pleased to be here in response to the committee's invitation. I would like to introduce Dr. Jim Leibfried, who is on my left and who is a Commissioner of the Canadian Wheat Board. On my immediate right is Dr. Brian Oleson, who is General Director of Research and Analysis, and Mr. Anders Bruun, who is Assistant Solicitor for the Canadian Wheat Board.

With your permission, Mr. Chairman, I would like to proceed and give a few comments to the committee before we open up for questions, if that is satisfactory to you.

**The Chairman:** Yes, proceed, please.

**Mr. W. Jarvis:** We will certainly do our best to answer any questions the committee has concerning the role of the Canadian Wheat Board in marketing western Canada's grain, particularly as it relates to the bill before you relating to transportation.

At times we think it should be remembered that transportation is a service, and not an end in itself. That is particularly important in the geography of a country such as ours, where large production areas are a very substantial distance from export positions and a large part of the product is exported.

Transportation supports sales. To the Canadian Wheat Board sales mean selling western grain to get the maximum benefit for our producers and in turn through the earning of foreign exchange for the benefit of all of our country. The economic spin-offs from grain sales are always very important to Canada, but particularly so in recent years with grain production and exports rising to record highs in the face of a recession in most other sectors.

However, with high-volume exports this is not an easy time for Canadian grain farmers. Prices have been very severely depressed and in real terms are at or near post-war lows. At the same time, the costs of production have been rising rapidly. Added to the burden of these inflationary cost increases there is of course now the possibility of escalating transportation rates for western grain farmers.

On the international and export level our grain producers must compete against highly subsidized commodity exports from the United States and the European Economic Community. At times their government subsidy levels on grains can be higher than the total return per bushel a western Canadian farmer will receive.

Let me comment very briefly on how the Canadian Wheat Board fits into all of this. I know that most of you in this committee are very familiar with the history and workings of the Canadian Wheat Board. You are also aware that in recent years the Wheat Board has played a major role in pointing out the grain transportation needs of the future and enforcing improvements. This strong transportation role is the central element in serving and developing export markets.

*[Translation]*

Nous sommes heureux d'être ici en réponse à l'invitation du comité. J'aimerais vous présenter M. Jim Leibfried, à ma gauche, qui est commissaire de la Commission canadienne du blé. À ma droite se trouve M. Brian Oleson, directeur général de la recherche et de l'analyse et M. Anders Bruun, solliciteur adjoint de la Commission.

Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais faire quelques observations avant de me soumettre aux questions du comité, si cela vous convient.

**Le président:** Certainement, je vous en prie.

**M. W. Jarvis:** Nous ferons tout notre possible pour répondre aux questions que le comité pourrait se poser sur le rôle de la Commission canadienne du blé dans la commercialisation du grain de l'Ouest du Canada, plus précisément dans le cadre du projet de loi à l'étude devant le comité au sujet du transport.

Nous pensons qu'il est bon parfois de se rappeler que le transport est un service et non une fin en soi. C'est essentiel étant donné la géographie d'un pays tel que le nôtre où de grandes superficies de production sont très éloignées des points d'exportation et qu'une grande partie du produit est destiné à l'exportation.

Le transport soutient les ventes. Pour la Commission canadienne du blé, les ventes signifient vendre le grain de l'Ouest afin d'obtenir le maximum de bénéfices pour nos producteurs et, par ailleurs, le gain de devises étrangères pour le bénéfice de l'ensemble de notre pays. Les retombées économiques des ventes de grain sont toujours très importantes pour le Canada, mais cela a été tout particulièrement vrai au cours des dernières années, alors que la production et l'exportation du grain atteignaient des sommets en dépit de la récession qui sévissait dans la plupart des autres secteurs.

Toutefois, avec les fortes exportations, la situation n'est pas facile pour les producteurs de grain. Les prix sont très bas et, en termes réels, ils ont atteint les minimums de l'après-guerre ou presque. Au même moment, les coûts de production ont grimpé rapidement. Ajouter au fardeau que représentent ces augmentations inflationnaires des coûts, il y a maintenant, bien sûr, la possibilité d'une escalade des tarifs de transport pour les producteurs de grain de l'Ouest.

Dans l'exportation à l'échelle internationale, nos producteurs de grain doivent concurrencer les exportations hautement subventionnées des États-Unis et de la Communauté économique européenne. À certains moments, les subventions de ces gouvernements pour le grain peuvent être plus élevées que le rendement total par boisseau d'un agriculteur de l'Ouest canadien.

Laissez-moi vous expliquer très brièvement quel est le rôle de la Commission canadienne du blé dans tout cela. Je sais que la plupart d'entre vous connaissent bien l'histoire et le fonctionnement de la Commission canadienne du blé. Vous savez aussi qu'au cours des dernières années, la Commission du blé a joué un rôle important en vue de souligner les besoins du transport du grain dans le futur et de mettre en application les améliorations. Ce rôle important dans le domaine du

## [Texte]

The Wheat Board is an agency established under legislation passed by the Parliament of Canada in 1935. This legislation gives the Wheat Board three major responsibilities: one, to market wheat, oats, and barley grown in western Canada in a manner that will promote "the sale of grain produced in Canada in world markets"; secondly, to provide price stability to prairie grain producers through an annual pooling or price-averaging system; and thirdly, to ensure that each producer obtains each year a fair share of the available grain market. Transportation is an essential element for us in executing all three of these very important responsibilities.

The Wheat Board markets grain in two basic ways. In response to customer preferences, by far the largest proportion of the board's annual sales are now made under contracts negotiated directly between the board and the buyer. This is in sharp contrast to earlier years, when most of the sales were made through export agents—mainly multinational grain companies.

Today, direct sales by the board may be made under individual contracts with customers or under the provisions of long-term agreements. Long-term agreements specify the supply and purchase commitments for a quantity of grain that is to be shipped each year during the life of the agreement. Separate contracts are then negotiated periodically between the board and the buying agency. These contracts set out the price for the grain and the quality and the quantities to be shipped from designated ports in specific periods.

• 1655

The Canadian Wheat Board was a forerunner in the development of long-term agreements and has used them very effectively in its marketing program for almost 20 years. One important reason for their acceptance by buyers is that as Canada's sole exporter of prairie-grown wheat, oats and barley, the Wheat Board is in a position to provide the supply assurances that are absolutely basic to such agreements. To achieve customer confidence and to ensure customer commitment to Canadian grain, we must possess an efficient delivery system that is expanding and that is readily responsive to their needs.

Now let me comment on system expansion. In general, there is a very strong emphasis these days on export expansion of all sectors as a way out of our current recession. This direction has been strongly stated at both provincial and federal levels. In the grain industry, there is a consensus that Canada needs a grain transportation system that will permit farmers to use their production potential to meet growing export possibilities. The once contentious board targets of 30 million tonnes export by 1985 and 35 million tonnes by 1990 are now widely accepted as both reasonable and attainable.

## [Traduction]

transport est l'élément central qui nous permet de desservir et de développer des marchés d'exportation.

La Commission du blé est un organisme créé aux termes d'une loi adoptée par le Parlement du Canada en 1935. La Loi confie à la Commission du blé trois grandes responsabilités: premièrement, la commercialisation du blé, de l'avoine et de l'orge cultivés dans l'Ouest canadien d'une manière qui favorise la vente du grain produit au Canada sur les marchés mondiaux; deuxièmement, offrir une stabilité des prix aux producteurs de grain des Prairies au moyen d'un système d'établissement d'une moyenne; et, troisièmement, veiller à ce que chaque producteur obtienne une juste part du marché céréalier. Le transport est un élément essentiel pour nous permettre de remplir ces trois obligations extrêmement importantes.

La Commission du blé commercialise le grain de trois manières. En réponse aux préférences exprimées par les consommateurs, la majeure partie des ventes annuelles de la Commission sont faites en vertu de contrats négociés entre la Commission et l'acheteur. C'est très différent de ce qui se passait au début, alors que la majeure partie des ventes s'effectuait en passant par des agents d'exportation, principalement des sociétés céréalières multinationales.

Aujourd'hui, les ventes directes de la Commission peuvent être effectuées en vertu de contrats individuels établis avec les clients ou en vertu d'ententes à long terme. Ces ententes à long terme prévoient les engagements quant à l'approvisionnement et l'achat d'une quantité de grain qui doit être livrée chaque année pendant toute la durée de l'entente. Des contrats séparés sont négociés périodiquement entre la Commission et l'organisme d'achat. Ces contrats précisent le prix, la qualité et la quantité de grain qui doit être livré, à partir de ports indiqués, dans les périodes précisées.

La Commission canadienne du blé a été un précurseur dans l'élaboration d'ententes à long terme et les a utilisées avec efficacité dans son programme de commercialisation depuis près de vingt ans. L'un des facteurs importants de leur acceptation par les acheteurs est qu'en tant que seul exportateur canadien de blé, d'orge et d'avoine des Prairies, la Commission du blé est en mesure d'offrir les garanties d'approvisionnement qui sont essentielles à de telles ententes. Pour obtenir la confiance des clients et pour s'assurer de l'engagement des clients envers le grain canadien, nous devons posséder un réseau de livraison efficace qui puisse s'agrandir et qui réponde à leurs besoins.

Laissez-moi maintenant parler de l'expansion de notre réseau. En général, on attache de plus en plus d'importance maintenant à l'expansion des exportations dans tous les secteurs comme moyen de se sortir de la récession. Cette direction a été clairement établie aux paliers provincial et fédéral. Dans l'industrie céréalière, il est unanimement reconnu que le Canada a besoin d'un réseau de transport du grain qui permette aux agriculteurs de mettre leur potentiel de production au service d'une exportation croissante. Les objectifs de la Commission de 30 millions de tonnes d'exporta-



[Text]

Indeed, western Canada's grain exports exceeded 29.5 million tonnes in the 1982-1983 crop year which just ended at the end of July. This target approach was developed by the Wheat Board about seven years ago. At that time, board sales were restricted by very limited transportation. The board projected that Canada could be exporting 30 million tonnes of grain by 1985 if transportation and handling facilities were geared up in time to handle these larger volumes. There was major scepticism on many fronts.

Needless to say, our projections and optimism have been borne out. Even with the slump in world trade these past two years, current trade in wheat is already considerably above our projected figure for 1985.

Coarse grain trade this year should be about equal to the level that we projected for 1985. Also, our grain producers have shown that if they have the opportunity to deliver their grain, they will increase their production. Prior to 1980, the largest crop in history in western Canada was 38.5 million tonnes. In 1981, production increased to 42.4 million tonnes; in the subsequent year it increased to 46.7 million tonnes. This year production will likely be in the 40 million to 45 million tonne range, somewhat less than last year because of damage which has been associated with the extreme heat that has been experienced this summer.

The strong performance in export markets and production, keeps the challenge on transportation. As the major seller who is highly dependent on the grain handling and transportation system, the Canadian Wheat Board has taken numerous actions in this area to increase capacity over the years. These initiatives include the strong support for the West Coast Grain Terminal Expansion Program, the purchase of hopper cars, contracts to expand the laker fleet of vessels and, of course, development of the block shipping system and the export target approach, which I have just mentioned.

The success of this broad range of initiatives indicates the desire and ability of the board and the entire industry, to work together to expand the capacity of the grain transportation sector.

System efficiency and effectiveness does not merely mean minimizing costs for the railways or some other particular system participant. It means getting the maximum net benefits from the resources available. Transportation is not an isolated activity that starts at the country elevator and ends at the terminal. Transportation is only one element in the marketing effort that links the producer to the consumer and vice-versa. Long before the grain reaches the country elevator, our marketing program must be set in motion by the Canadian Wheat Board.

Even prior to the spring seeding, the board must estimate acreage and crop potentials. During the summer, the board receives producer applications for permit books which detail

[Translation]

tion en 1985 et de 35 millions de tonnes en 1990, objectifs contestés auparavant, sont maintenant largement acceptés comme étant raisonnables et réalisables.

D'ailleurs, les exportations de grain du Canada ont dépassé les 29.5 millions de tonnes pour la campagne agricole 1982-1983, qui s'est terminée à la fin de juillet. Cet objectif a été élaboré par la Commission du blé il y a environ sept ans. À l'époque, les ventes de la Commission étaient limitées par le transport. La Commission a prévu que le Canada pourrait exporter 30 millions de tonnes de grain en 1985 si les installations de transport et de manutention étaient améliorées de manière à pouvoir absorber ces volumes. Cet objectif a soulevé des doutes parmi bon nombre de personnes.

Inutile de dire que nos projections optimistes se sont réalisées. Même avec le ralentissement du commerce mondial, au cours des deux dernières années, le commerce actuel du blé a déjà dépassé nos prévisions pour 1985.

Le commerce du grain non traité cette année devrait être égal au niveau prévu pour 1985. De plus, nos producteurs de grain ont démontré que s'ils avaient la possibilité de livrer leur grain, ils accroîtraient leur production. Avant 1980, la plus importante récolte de l'histoire de l'Ouest canadien était de 38.5 millions de tonnes. En 1981, la production est passée à 42.4 millions de tonnes et, l'année suivante, elle atteint 46.7 millions de tonnes. Cette année, la production atteindra probablement 40 ou 45 millions de tonnes, un peu moins que l'année dernière en raison des dommages causés par la chaleur excessive qui a sévi cet été.

Les résultats spectaculaires sur les marchés d'exportation et la production maintiennent le défi lancé au transport. En tant que vendeur principal qui dépend largement du réseau de transport et de manutention du grain, la Commission canadienne du blé a pris de nombreuses mesures dans ce domaine pour accroître la capacité au cours des prochaines années. Ces initiatives comprennent un fort appui au programme d'expansion des terminaux de la côte ouest, l'achat de wagons-trémies, des contrats pour agrandir la flotte des lacs et, bien sûr, le développement d'un réseau de livraison en gros ainsi que les objectifs d'exportation que je viens de mentionner.

Le succès de toutes ces initiatives démontre le désir et la capacité de la Commission et de l'industrie tout entière à travailler ensemble à l'expansion du réseau de transport.

L'efficacité du réseau ne signifie pas uniquement une réduction des coûts pour les chemins de fer ou tout autre participant au réseau. Elle signifie obtenir le maximum de bénéfices nets des ressources disponibles. Le transport n'est pas une activité isolée qui commence au silo et se termine au terminal. Le transport n'est qu'un élément de l'effort de commercialisation qui relie le producteur au consommateur et vice versa. Bien avant que le grain atteigne le silo, notre programme de commercialisation doit être mis en marche par la Commission canadienne du blé.

Même avant les semences du printemps, la Commission doit évaluer les superficies et les possibilités de récolte. Pendant l'été, la Commission reçoit les demandes des producteurs pour

## [Texte]

the crops seeded, and delivery permits are issued accordingly. Then when harvesting commences, through country elevator surveys the board learns the kinds and grades of grain deliverable at each delivery point.

• 1700

This must all tie in with forward sales, for those determine the appropriate date at which the necessary kind, grade and quantity of grain must be in specific ports to load the buyer's ships, some of which today may take up to 100,000 tonnes, or well over 1,000 hopper cars of grain.

With export programs, some months, of about 3 million tonnes or over 100 million bushels, the logistical and sales co-ordination is both complex and dynamic. To meet sales, the board increases quotas to enable producers to deliver required grain to the primary elevators. Our stocks of that grain are reported, railway cars must be allocated and efficient train runs established to carry that grain to terminal positions.

In addition to its detailed knowledge on supply and transportation, the board of course knows the exact requirements of the customer. Importer confidence in the Canadian system is very dependent upon the board maintaining a closely co-ordinated relationship between supplies, transportation and sales.

We submit that Canada's future as a major grain exporter in international markets depends on the continuation and enhancement of this effective marketing approach.

I think there has been a tendency to view the Canadian system as inefficient, either in comparison to the grain handling system in the United States or to the system for other commodities like coal. We have seen some of these comparisons made on other occasions. In our view, comparisons like these are quite misleading. While rail car turnaround times for a small proportion of the United States grain movement are very low, for instance in cars and unit trains from large inland terminals, the overall grain car turnaround time in western Canada is indeed considerably better than in the United States. The average turnaround time for Canadian grain hopper cars is currently around 18 to 21 days, depending on the season of the year. In 1976, the average turnaround time for hopper cars carrying all commodities in the United States was 27 days, and has since risen to 35 days.

Turnaround times for coal in western Canada are no doubt better than the average turnaround times for grain. However, coal is a low-value commodity, generally shipped in a single grade to a single export terminal from a single position in the

## [Traduction]

les livres d'autorisation, qui donnent en détail les cultures, et des permis de livraison sont émis en conséquence. Puis, lorsque commence la récolte, la Commission apprend, par le moyen d'enquêtes sur les éleveurs du pays, quelles sont les espèces et les catégories de céréales susceptibles d'être envoyées à chaque point de livraison.

Tout cela doit être mis en rapport avec les ventes anticipées, car celles-ci déterminent la date à laquelle les céréales doivent se trouver dans des ports particuliers selon les espèces, les catégories et les quantités nécessaires en vue du chargement des bateaux des acheteurs, certains de ces bateaux pouvant recevoir jusqu'à 100 000 tonnes, soit plus de 1 000 wagons-trémies de céréales.

A cause des programmes d'exportation qui, certains mois, portent sur environ 3 millions de tonnes, ou plus de 100 millions de boisseaux, la coordination du transport et des ventes est à la fois complexe et dynamique. Pour honorer ses ventes, la Commission augmente les contingentements de manière à permettre aux producteurs de livrer les céréales requises aux éleveurs primaires. Des rapports sont préparés sur la quantité de cette céréale que nous avons en stock, les wagons doivent être répartis et des itinéraires efficaces doivent être fixés à l'égard des trains pour que ceux-ci puissent transporter les céréales en question vers les postes terminaux.

Outre les détails relatifs à l'approvisionnement et au transport, la Commission connaît évidemment les besoins exacts du client. Pour que les importateurs puissent avoir confiance au réseau canadien il faut absolument que la Commission maintienne des relations de coordination étroite entre les approvisionnements, le transport et les ventes.

Nous croyons que l'avenir du Canada à titre d'exportateur important de céréales sur les marchés internationaux dépend du maintien et de l'amélioration de cette approche efficace de la commercialisation.

Je crois qu'on a eu tendance à considérer le système canadien comme peu efficace, comparativement au système de manutention des céréales des États-Unis ou au système qui régit d'autres produits, le charbon, par exemple. Des comparaisons de ce genre ont été faites à d'autres occasions, nous l'avons constaté. Selon nous, les comparaisons sont fort trompeuses. S'il est vrai que le cycle de rotation des wagons est très court dans le cas d'une petite proportion des céréales transportées aux États-Unis, par exemple dans le cas des wagons et trains unitaires en provenance des grands terminaux de l'intérieur, il reste que le cycle de rotation de l'ensemble des wagons céréaliers de l'Ouest canadien est effectivement bien meilleur qu'aux États-Unis. Le cycle de rotation moyen des wagons-trémies céréaliers du Canada est actuellement de 18 à 21 jours, selon la saison. En 1976, le temps de rotation moyen des wagons-trémies transportant tous les produits, aux États-Unis, était de 27 jours et il s'est élevé depuis à 35 jours.

Les temps de rotation du charbon dans l'Ouest canadien sont sans doute meilleurs que les temps de rotation moyens des céréales. Toutefois, le charbon est un produit de faible valeur, habituellement expédié en une seule catégorie vers un terminal



## [Text]

Prairies or in the interior. Grain is an important food and is a higher-value commodity, which must be assembled in different grades at several hundred points across the Prairies.

However, rail car turnaround time is but one measure of efficiency. If one were to have only five or six massive elevator points in western Canada, with only one grade of grain and no facilities to clean and segregate grain at the port, the turnaround time would no doubt compare very favourably with coal. This might mean a very efficient rail transportation system, but a very costly gathering system and a very inefficient system for selling and obtaining a good price for grain.

We would emphasize that the current system does not interfere with the normal economic forces that determine a rationalization of the elevator system. The system was developed by the grain industry and is universally accepted by the elevator companies, which have considerable latitude in choosing at which of their locations cars are placed.

Since the introduction of the block shipping system, the number of elevators has dropped from about 5,000 to under 3,000. That is in the decade of the 1970s. Stock turnover in commercial facilities has, at the same time, about doubled since 1974-1975, or in a 10-year period.

Let us look for a moment at system co-ordination because, again, this is a very important element of the operation and the success of the Canadian grain system. Currently, about 85% to 90% of all producer deliveries of grain in western Canada are to the account of the Canadian Wheat Board. Competing successfully for international contracts and executing them to the buyers' satisfaction requires flexibility and decisiveness. Decisions regarding transportation availability during contract negotiations cannot await a decision by another body.

In addition, often there is information which the customer regards as highly confidential, and some information which could expose Canada's competitive position.

• 1705

The Canadian Wheat Board, like any other sales organization, must control shipment of its own product in order to ensure performance. For these reasons the board has always held the view that overall control of the system, as it is developed in co-ordination with the total of the grain industry, should be administered by the board.

The block shipping system, for example, was specifically designed to improve the ability of Canada to move and sell grain. It was implemented only after more than two years of study and testing by the technical group of the Grain Transportation Committee, which is a body with very broad

## [Translation]

d'exportation unique à partir d'un seul endroit des Prairies ou de l'intérieur. Les céréales sont un produit alimentaire important et d'une valeur élevée, qu'il faut ramasser en catégories différentes à plusieurs centaines d'endroits des Prairies.

Toutefois, le temps de rotation des wagons n'est qu'une seule des mesures de l'efficacité. Si l'on pouvait se contenter de cinq ou six immenses élévateurs pour tout l'Ouest du Canada, ne traiter qu'une seule catégorie de céréales et se passer des installations nécessaires au nettoyage et à la séparation des céréales au port, le temps de rotation se comparerait sans doute très favorablement à celui du charbon. On posséderait peut-être un réseau de transport ferroviaire très efficace, mais ce serait là un système de ramassage très coûteux et un système très peu efficace en ce qui concerne la vente et l'obtention d'un bon prix pour les céréales.

Nous insistons là-dessus: le système actuel ne nuit pas aux forces économiques normales qui déterminent la rationalisation du réseau des élévateurs. Le réseau a été conçu par l'industrie des céréales et il est accepté par toutes les entreprises d'élévateurs qui disposent d'une grande liberté lorsqu'il s'agit de choisir la localisation des wagons aux élévateurs.

Depuis l'adoption du système d'expédition en vrac, le nombre des élévateurs, de quelque 5 000 qu'il était, s'est abaissé à moins de 3 000. Tout cela s'est produit au cours des années 1970. Par ailleurs, la rotation des stocks des installations commerciales a doublé, environ, cela depuis 1974-1975, soit sur une période de 10 ans.

Arrêtons-nous un instant sur la question de la coordination du réseau car, je le répète, c'est là un élément très important du fonctionnement et du succès du réseau céréalier canadien. À l'heure actuelle, de 85 à 90 p. 100 de toutes les livraisons de céréales par les producteurs dans l'Ouest canadien sont portées au compte de la Commission canadienne du blé. Il faut de la souplesse et de l'esprit de décision pour remporter des contrats internationaux et exécuter ces contrats à la satisfaction des acheteurs. On ne saurait, au cours de la négociation des contrats, attendre la décision d'un autre organisme pour déterminer la disponibilité du transport.

Il y a en outre, bien souvent, des renseignements que les clients considèrent comme très confidentiels et certains renseignements qui pourraient compromettre la position concurrentielle du Canada.

La Commission canadienne du blé, comme n'importe quelle autre organisation de vente, doit contrôler l'expédition de son produit pour assurer son propre rendement. C'est pourquoi la Commission a toujours soutenu que le contrôle général du réseau, réalisé par la coordination avec l'ensemble de l'industrie céréalière, doit être exercé par la Commission elle-même.

Le système d'expédition en vrac, par exemple, a été spécialement conçu pour améliorer l'aptitude du Canada à transporter et à vendre des céréales. Il a été mis en place après plus de deux ans d'études et d'essais de la part d'un groupe technique du Comité du transport des céréales, organisme au sein duquel

## [Texte]

representation from the grain industry in western Canada. This system, implemented in the early 1970s and administered by the Wheat Board has worked very well. However, at times limited transportation has been a severe constraint on sales. When shippers of non-board grains, such as canola or rapeseed, did not receive as many cars in some weeks as they would have liked, the board was accused of favouring board grains even though board grains paid most of the demurrage claims, which is evidence that board grains were indeed not being favoured.

In retrospect, most, if not all, system participants would say that the board, if anything, treated the smaller volume of non-board grains better than board grains themselves. That notwithstanding, the suggestion was made that the board need not only be fair in its allocation of board and non-board cars, but it also must be perceived as being fair. This perceived need implied the need for a neutral body. Accordingly, the current grain transportation authority was established. Now that authority makes the initial division between board and non-board grains and then allocates the non-board cars by type of grain among the various shippers. Subsequently the board works these non-board cars into the train run programs developed with the railways and administered through the block-shipping system.

The board still feels that the system operates most efficiently and effectively if grain transportation is fully coordinated by the major sales agency. If this is not permitted, it should be clear that we view any further reduction in the board's ability to co-ordinate transportation as a very serious step backward for the export sales program for western Canadian grains.

I am going to be more specific now. Our strong concern is that with the establishment of a grain transportation agency by bill C-155 and under Section 97(b) of the Canada Grain Act, further powers could readily be shifted by order in council from the Canadian Wheat Board to this agency at a later date. These powers could include those the board currently has under Section 21(k) of the Canadian Wheat Board Act which allows the board to operate the block shipping system. Any such transfer in the future would result, we believe, not only in major problems for the efficiency of the transportation system but also for the effectiveness of our sales efforts. The amendment, which is attached, and we will come back to it later, suggests that Appendix A would in large part remove our concerns on this point.

Turning to international competition which is subsidized, I mentioned earlier that the Canadian grain export targets for 1985 and 1990 were based on projections of growth in the

## [Traduction]

l'industrie céréalière de l'Ouest canadien est bien représentée. Ce système, mis en place au début des années 1970 et administré par la Commission du blé, fonctionne très bien. Il est arrivé, pourtant, que l'insuffisance du transport nuise considérablement aux ventes. Lorsque les expéditeurs de céréales ne relevant pas de la Commission, par exemple le canola ou le colza, n'ont pas reçu, certaines semaines, autant de wagons qu'ils auraient souhaité, la Commission a été accusée de favoriser ses propres céréales. Pourtant, c'est à l'égard des céréales de la Commission qu'ont été payés la plupart des frais de surestaries, ce qui prouve qu'il n'y a pas eu de traitement de faveur à l'égard des céréales de la Commission.

Après coup, la plupart des participants, sinon tous, conviendraient que la Commission a peut-être même mieux traité les plus petites quantités de céréales ne relevant pas de la Commission que les céréales de la Commission elles-mêmes. On a pourtant dit que la Commission doit non seulement se montrer juste dans la répartition des wagons entre ses propres céréales et les autres mais qu'elle doit aussi apparaître comme juste. Cette nécessité alléguée supposait la nécessité d'un organisme neutre. En conséquence, on a créé l'actuel Office du transport du grain. Cet office effectue la répartition de départ entre les céréales de la Commission et les autres céréales puis elle répartit entre les divers expéditeurs les wagons réservés aux autres céréales, selon la catégorie de céréales. Par la suite, la Commission incorpore ces wagons des autres céréales aux programmes de parcours des trains établis conjointement avec les sociétés ferroviaires et administrés par l'intermédiaire du système d'expédition en vrac.

La Commission demeure d'avis que le système fonctionne de la manière la plus efficace et la plus économique lorsque le transport du grain fait l'objet d'une coordination entière de la part des principaux organismes de vente. Si cette solution n'est pas retenue, nous voulons qu'il soit clairement établi que nous considérons toute nouvelle réduction de l'aptitude de la Commission à coordonner le transport comme un recul très sérieux du programme de vente des céréales de l'Ouest canadien à l'exportation.

Je vais être plus précis. Nous craignons fort que, avec la création d'un office du transport du grain par le projet de loi C-155 et en vertu de l'Article 97(b) de la Loi sur les grains du Canada, de nouveaux pouvoirs pourraient facilement être transférés, par un décret du conseil, de la Commission canadienne du blé à cet office à une date future. Ces pouvoirs pourraient comprendre ceux que la Commission possède actuellement en vertu de l'Article 21(k) de la Loi sur la Commission canadienne du blé et qui permettent à la Commission de faire fonctionner le système de l'expédition en vrac. Selon nous, tout futur transfert de ce genre susciterait de graves problèmes en ce qui concerne non seulement l'économie de notre réseau de transport mais encore l'efficacité de notre travail de vente. Selon l'amendement annexé, auquel nous reviendrons plus tard, l'Annexe A ferait disparaître une grande partie des inquiétudes que nous ressentons à ce sujet.

Au sujet de la concurrence internationale qui est subventionnée, j'ai mentionné plus tôt que les objectifs du Canada en matière d'exportation des céréales pour 1985 et 1990 se



## [Text]

international market. In the late 1970s this growth was more explosive than our underlying projection. In the last two years we have seen a lull in that international growth and again a build-up of carryovers and heavily subsidized competition.

What are the prospects for a renewal of trade growth and reduced subsidized competition? While we cannot predict immediate dramatic changes, we think growth will return and it will likely be at or above the projected levels necessary to sustain the 1990 export target.

One factor is economic recovery, which is hopefully fully on the way, but more striking over the long term is world population, which is increasing by almost 80 million persons per year. Maintaining Canadian share of the export grain market is not going to be easy. Subsidized competition always presents a severe problem for our western producers. Exporters such as the United States and the European Economic Community provide immense funding to their grain producers directly through public expenditure or indirectly through price-support mechanisms. We could spend days debating which of these two has the higher subsidies, but there is no doubt that Canada—even with the Crow rate and the cash advance and grain stabilization programs—is far behind that of our two major competitors.

## • 1710

For the five years ending with 1981-1982, grain-producer income in the European Economic Community was on average 44% higher than it would have been without farm support programs. For 1982-1983, this figure is over 50%. In very rough figures, this means a net subsidy approaching \$2 per bushel. For this past year a conservative estimate of support given United States wheat farmers is in excess of \$1 per bushel, in United States funds, while in Canada, including that provided by the Crow, it is 35 to 40 United States cents per bushel. All of these figures are based on a production basis as much of the support in the United States and the European Economic Community is linked to all production rather than just movements or exports. The United States figures includes a number of items which contribute and which are covered for you in greater detail in the appendix, if you wish to go into those.

In closing, I will review the two points which have been the focus of this presentation. First, transportation and sales are inextricably linked, but transportation must effectively serve sales needs. It cannot be otherwise with our geography, or

## [Translation]

fondaient sur des projections relatives à la croissance du marché international. A la fin de la décennie 1970, cette croissance s'est montrée supérieure à nos prévisions. Depuis deux ans, nous constatons un ralentissement de cette croissance et une nouvelle augmentation des réserves, à quoi s'ajoute une concurrence fortement subventionnée.

Quelles sont les perspectives d'une reprise de la croissance commerciale et d'une diminution de la concurrence subventionnée? Nous ne saurions certes prédire des changements immédiats et radicaux, mais nous croyons que la croissance va reprendre et qu'elle va vraisemblablement s'établir aux niveaux projetés nécessaires au soutien des objectifs à l'exportation pour 1990 ou même au-dessus de ces niveaux.

Un des facteurs en jeu est constitué par la reprise économique, qui, du moins, nous l'espérons, est déjà pleinement en marche, mais il y en a un autre qui, à long terme, est encore plus frappant, soit la population mondiale, qui augmente de près de 80 millions de personnes par année. Il ne sera pas facile de maintenir la part canadienne du marché des céréales à l'exportation. La concurrence subventionnée suscite toujours un grave problème pour nos producteurs de l'Ouest. Des pays exportateurs comme les États-Unis et les membres de la Communauté économique européenne fournissent d'énormes moyens de financement à leurs producteurs de céréales, que ce soit directement par des dépenses publiques ou indirectement par des mécanismes de soutien des prix. Nous pourrions consacrer plusieurs jours à tenter d'établir lequel offre les subventions les plus élevées, mais il n'est guère douteux que le Canada, malgré le tarif du Nid-de-Corbeau et les programmes d'avance de fonds et de stabilisation des céréales, se situe loin derrière nos deux principaux rivaux.

Pour la période de cinq ans terminée en 1981-1982, le revenu des producteurs de céréales de la Communauté économique européenne s'est situé en moyenne à 44 p. 100 de plus que ce qu'il aurait été en l'absence des programmes de soutien agricole. Pour 1982-1983, le chiffre correspondant est de plus de 50 p. 100. En chiffres très approximatifs, cela représente des subventions nettes de près de 2 dollars le boisseau. Pour l'année qui vient de s'écouler, selon une estimation prudente le soutien accordé aux producteurs de blé des États-Unis dépasse 1 dollar le boisseau en dollars américains alors que, au Canada, compte tenu de l'avantage offert par le tarif du Nid-de-Corbeau, ce soutien s'établit entre 35 et 40 cents américains le boisseau. Tous ces chiffres se fondent sur l'ensemble de la production car une grande partie du soutien fourni par les États-Unis et par la Communauté économique européenne est liée à l'ensemble de la production plutôt qu'au transport ou à l'exportation exclusivement. Les chiffres relatifs aux États-Unis comprennent divers articles au sujet desquels des renseignements plus détaillés sont fournis dans l'annexe, que vous pouvez consulter.

Pour terminer, j'aimerais revenir sur les deux principaux points du présent mémoire. Premièrement, le transport et les ventes sont unis en un lien indissoluble, mais le transport doit servir efficacement les besoins en matière de vente. Il ne

*[Texte]*

Canada will lose an important edge it was now in world markets. The current system, with the GTA making the initial splits in car allocations, has not become too cumbersome but a danger exists. Policy-makers—and we say this to you—should be very careful in not separating further the vital link between transportation and sales.

Secondly, I have tried to place the limited financial support given to Canadian grain farmers into an international context because we are dealing with these people and competing with them every day. Western grain producers receive much less government support than producers in major competing countries, but in the long term such support is very important in maintaining a viable Canadian farm sector. This sector has been a much-needed stimulus to the entire Canadian economy during the current recession and at all times it is a major earner of foreign exchange.

I would like to comment very briefly on four areas where we suggest you may wish to look at the bill and consider amendments, and these are listed under appendix A, for those of you who have our document in front of you. In the first case, treating the matter which we mentioned earlier of ensuring that in future the powers of the Canadian Wheat Board to manage transportation and allocate the available transportation as we do now is not transferred away from the board, we would suggest that Section 97(b) of the Canada Grain Act be amended through this bill to delete the reference to the Canadian Wheat Board Act in that section. There are other ways perhaps of dealing with that matter if it is the desire of the committee to look at other means of doing it. We would make our assistance lists available to discuss detailed amendments if that was your desire.

Secondly, the Canadian Wheat Board as a system participant in your Bill C-155 could be subjected to the awards and sanctions to be implemented pursuant to Clauses 18 and 21 of this bill. We do not think it is appropriate that one agency of Her Majesty be in a position to provide awards or sanctions to another agency and we would suggest that the reference to the Wheat Board should be removed from those particular clauses.

Also there is perhaps more of a technical point in Clause 33.(3). It provides that the government may transfer by order in council the control over railway cars which are currently administered by the Canadian Wheat Board on behalf of the Government of Canada. I do not think this clause is intended to include the 2,000 cars which were purchased and are being purchased through producers' funds, but we are informed that legally it is unclear and in fact our 2,000 cars probably are included in this clause. We would encourage you to amend that clause to make it clear that those cars that are being paid for by producers would not be removed from the Canadian

*[Traduction]*

saurait en être autrement, du fait de notre géographie, sinon le Canada va perdre un avantage important qu'il possède aujourd'hui sur les marchés mondiaux. Le système actuel, selon lequel l'OTG effectue une première répartition des wagons, n'est pas encore trop complexe, mais il risque de le devenir. Les responsables politiques, et nous insistons là-dessus auprès de vous, doivent veiller très attentivement à ne pas affaiblir davantage le lien essentiel qui existe entre le transport et la vente.

Deuxièmement, j'ai tenté de replacer dans le contexte international le soutien financier limité qui est fourni aux producteurs de céréales canadiens, car nous traitons avec gens-là et nous sommes en concurrence avec eux tous les jours. Les producteurs de céréales de l'Ouest reçoivent un appui gouvernemental bien inférieur à celui que reçoivent les producteurs des principaux pays avec lesquels nous sommes en concurrence, mais à long terme un tel soutien est très important pour le maintien d'un secteur agricole viable au Canada. Ce secteur a constitué un stimulant dont on avait le plus grand besoin à l'égard de toute l'économie du Canada au cours de la récession actuelle et il constitue toujours une source importante de devises étrangères.

J'aimerais commenter très brièvement quatre points de vue auxquels, selon nous, vous pourriez examiner le projet de loi et envisager des amendements, dont la liste se trouve à l'Annexe A, pour ceux d'entre vous qui ont notre document sous les yeux. Dans le premier cas, c'est-à-dire, comme nous l'avons dit plus tôt, pour éviter le transfert futur des pouvoirs que la Commission canadienne du blé possède aujourd'hui de gérer le transport et de répartir les moyens de transport disponibles, nous suggérons de modifier par l'intermédiaire du projet de loi, l'article 97(b) de la Loi sur les grains du Canada de manière à en faire disparaître l'allusion à la Loi sur la Commission canadienne du blé. Il y a peut-être d'autres moyens de régler cette question si le Comité désire examiner ces autres moyens. Nous vous fournirions bien volontiers les listes nécessaires pour l'examen d'amendements détaillés si tel était votre désir.

Deuxièmement, la Commission canadienne du blé, à titre de participant du projet de loi C-155, pourrait être soumise aux récompenses et aux sanctions à appliquer en vertu des articles 18 et 21 de ce projet de loi. Selon nous, il ne convient pas qu'une agence particulière de Sa Majesté soit en mesure de décerner des récompenses ou des sanctions à une autre agence et nous suggérons que l'allusion à la Commission du blé soit retirée de ces articles particuliers.

En ce qui concerne l'article 33.(3), il s'agit sans doute plutôt d'un point technique. Selon cet article, le gouvernement pourrait transférer par le moyen d'un décret du conseil le contrôle des wagons ferroviaires que la Commission canadienne du blé exerce actuellement au nom du gouvernement du Canada. Je ne crois pas que cet article vise les 2,000 wagons qui ont été achetés et le sont encore actuellement par les fonds des producteurs, mais on nous informe que, sur le plan juridique, cela n'est pas clair et que nos 2,000 wagons sont en réalité probablement couverts par cet article. Nous vous invitons à modifier cet article pour qu'il apparaisse clairement que les wagons payés par les producteurs ne seront pas retirés



[Text]

Wheat Board unless somebody was prepared to buy us out and reimburse the producers for those cars.

Fourthly, there is a transitional problem. What happens when you have a freight increase at a particular point in time? You have stocks of grain which have been delivered and sold by the producer prior to the increase in freight rates and which are later shipped. We would suggest that you consider an amendment to the bill which would provide that the railways would be committed to forward those stocks which were in the system before the increase at the old rate and before the new rate came into effect.

• 1715

Gentlemen, ladies, we do appreciate your attention. Those are the comments we wish to put before you and we would be happy to try to expand on any points you would like us to cover.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Jarvis.

I have a notice from Mr. Reid of a point of order.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Yes. There are other appendices attached to the brief, Mr. Chairman, and I would move that these appendices be included in today's proceedings.

**The Chairman:** Mr. Reid has moved that the appendices be included in today's proceedings. Agreed?

Motion agreed to.

**The Chairman:** Before going to questioning, I would like to call the witnesses on behalf of the Advisory Committee to the Canadian Wheat Board, Mr. Roy Atkinson, Chairman; Mr. Kenneth D. Galloway, Deputy Chairman. I would ask them to take positions 7 and 8 at the end of this table and present their opening remarks.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I would suggest that we deal with the Canadian Wheat Board first.

**The Chairman:** Well, as the committee wishes. I thought it was the wish of the committee that both opening statements be heard in sequence.

**Mr. Mazankowski:** They are really two different entities, with respect. This is the board; that is the group which advises the board.

**The Chairman:** It is immaterial to me.

**Mr. Flis:** For the sake of saving time, I think you have a good suggestion there, Mr. Chairman, and in the second brief they talk about the two groups being relatives. I do not see any conflict there with hearing the two groups and then asking questions accordingly.

[Translation]

à l'autorité de la Commission canadienne du blé à moins que quelqu'un ne soit disposé à nous les acheter et à en dédommager les producteurs.

Quatrièmement, il existe un problème de transition. Que se passe-t-il quand intervient une hausse du tarif marchandises à un moment donné? Il y a des stocks de grain que le producteur a livrés et vendus avant l'augmentation du tarif et qui sont expédiés plus tard. Nous vous demandons d'envisager d'apporter au projet de loi un amendement portant que les chemins de fer seraient tenus de transporter à l'ancien taux les stocks se trouvant dans le système avant l'augmentation et avant l'entrée en vigueur du nouveau tarif.

Mesdames et messieurs, nous vous remercions de votre bonne attention. Ce sont là les commentaires que nous souhaitons vous présenter et nous apporterons avec plaisir, sur l'un ou l'autre point, toutes les précisions que vous nous demanderez.

**Le président:** Merci, monsieur Jarvis.

Je tiens de M. Reid un avis de question d'ordre.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Oui. D'autres annexes sont jointes au mémoire, monsieur le président, et je propose qu'elles soient portées au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui.

**Le président:** M. Reid propose que les annexes soient portées au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui. C'est d'accord?

La proposition est adoptée.

**Le président:** Avant de passer aux questions, j'aimerais appeler les témoins qui comparaissent pour le compte du comité consultatif de la Commission canadienne du blé, le président M. Roy Atkinson et le vice-président M. Kenneth D. Galloway. Je les prie d'occuper les places numéros 7 et 8 au bout de cette table et de nous présenter leurs observations liminaires.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je propose que nous posions d'abord des questions à la Commission canadienne du blé.

**Le président:** Très bien, comme le veut le Comité. Je croyais que les membres souhaitaient entendre l'une après l'autre les deux déclarations liminaires.

**M. Mazankowski:** Si vous permettez, ce sont vraiment deux organismes distincts. Nous avons ici la commission; l'autre est le groupe qui conseille la commission.

**Le président:** Cela m'est indifférent.

**M. Flis:** Pour sauver du temps, je pense que votre idée est la bonne, monsieur le président, et dans le second mémoire il est mentionné que les deux groupes sont apparentés. Je ne vois aucune difficulté à entendre les deux groupes d'abord, pour leur poser des questions ensuite.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Either way, Mr. Chairman, it will take up the same amount of time. Question the Canadian Wheat Board now and hear from the . . .

**Mr. Flis:** I think in fairness we should ask the witnesses what their preference is.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Well, I think we should proceed with the Canadian Wheat Board, Mr. Chairman..

**The Chairman:** Sorry, Mr. Atkinson and Mr. Galloway, we will hear from you in a few minutes.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Jarvis, do you feel that the Canadian Wheat Board will be threatened in any way under the provisions of this bill?

**Mr. W.E. Jarvis:** Well, yes, in respect to the fact that this bill does provide that there be an agency called the Grain Transportation Authority, or like body, which will be an agency of Her Majesty.

**Mr. Mazankowski:** Is it the Grain Transportation Agency Administrator or is the Senior Grain Transportation Committee or both?

**Mr. W.E. Jarvis:** I am referring most particularly to the administrator—the entity which will carry out the operational procedures. Both are perhaps involved but, primarily, the administrator.

**Mr. Mazankowski:** All right. In what respect can it undermine your authority?

**Mr. W.E. Jarvis:** Well, because this will provide that the administrator, as I recall the details of the bill, will be an agency of Her Majesty. And Section 97(b), I believe it is, of the Canada Grain Act provides that our powers which we have relative to the allocation of transportation may be transferred to another agency of Her Majesty. So this bill is basically setting up a body which, if someone wished to do so, could readily presumably remove our powers. We make the case to you in great sincerity that such would be a very retrograde step for the Canadian grain marketing system, because of the linkage between transportation and sales. So it is in that context that we raise the issue, and it is that context we suggest you may want to consider an amendment which cuts off that possibility.

**The Chairman:** Does the Governor in Council not already have that power, Mr. Jarvis?

**Mr. W.E. Jarvis:** Well, it does not have the power to transfer the present body, which is generally known as the Grain Transportation Authority, because it is not an agency of Her Majesty. So, as I understand it, legally the capability which now exists relates only to transferring it to another agency of Her Majesty.

**The Chairman:** You would not be concerned about that power as long as there was not an agency to which it could be transferred?

[Traduction]

**M. Benjamin:** D'une façon ou de l'autre, monsieur le président, cela va prendre le même temps. Poser tout de suite des questions à la Commission canadienne du blé et entendre . . .

**M. Flis:** Pour être juste, à mon avis, il faudrait demander aux témoins ce qu'ils préfèrent.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Quant à moi, monsieur le président, nous devrions poser des questions à la Commission canadienne du blé.

**Le président:** Mes excuses, messieurs Atkinson et Galloway, nous vous entendrons dans quelques minutes.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur Jarvis, estimez-vous que la Commission canadienne du blé sera menacée en quelque façon aux termes des dispositions de ce projet de loi?

**M. W.E. Jarvis:** Oui, en effet, étant donné que le projet de loi prévoit la création d'un organisme appelé l'Administration du transport du grain, ou quelque chose du genre, qui sera un agent de Sa Majesté.

**M. Mazankowski:** Voulez-vous parler de l'administrateur de l'Office du transport du grain ou du Comité supérieur du transport du grain ou des deux?

**M. W.E. Jarvis:** Je songe tout particulièrement à l'administrateur, à l'office qui appliquera les méthodes opérationnelles. Les deux organismes sont peut-être en cause, mais c'est avant tout l'administrateur.

**M. Mazankowski:** Très bien. Comment peut-il saper votre autorité?

**M. W.E. Jarvis:** Eh bien, c'est qu'il est prévu que l'administrateur, si je me rappelle bien les détails du projet de loi, sera un agent de Sa Majesté. Et l'alinéa 97b), je crois, dans la Loi sur les grains du Canada porte que les pouvoirs qui nous sont conférés en matière d'affectation des moyens de transport peuvent être transférés à un autre agent de Sa Majesté. Ce projet de loi, au fond, crée donc un organisme qui, si quelqu'un souhaitait le faire, pourrait facilement, peut-on supposer, nous enlever nos pouvoirs. Nous vous disons très sincèrement que ce serait là un pas très marqué en arrière pour le système canadien de mise en marché du grain, en raison des liens qui existent entre le transport et les ventes. C'est dans ce contexte que nous soulevons la question, et c'est dans ce contexte, suggérons-nous, que vous voudrez peut-être envisager d'apporter un amendement qui supprime cette possibilité.

**Le président:** Le gouverneur en conseil ne possède-t-il pas déjà ce pouvoir, monsieur Jarvis?

**M. W.E. Jarvis:** Il n'a pas le pouvoir de transférer les pouvoirs à l'organisme actuel, connu généralement sous le nom d'Administration du transport du grain, parce qu'il n'est pas un agent de Sa Majesté. À ce que je crois comprendre, la loi n'autorise actuellement le transfert des pouvoirs qu'à un autre agent de Sa Majesté.

**Le président:** Vous ne vous inquiéteriez pas de ce pouvoir tant qu'il n'y aurait pas un organisme auquel il pourrait être transféré?



[Text]

**Mr. W.E. Jarvis:** I guess that is right.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Jarvis, the chairman of your advisory board in Regina stated before this committee—and I think I can quote him rather accurately—that in his view the Senior Grain Transportation Committee:

... will violate the integrity of the Canadian Wheat Board marketing effort.

Do you agree with that statement?

**Mr. W.E. Jarvis:** I have not discussed that particular point with the chairman of our advisory committee, and he will be appearing before you later as you know.

**Mr. Mazankowski:** He made that point before this committee and I am just simply asking you whether you agree with it or not.

• 1720

**Mr. W.E. Jarvis:** Well, it would depend a lot on what kind of information, for example, the board would have to give to that committee, and I think this is a point which is raised from time to time. We are operating in a highly competitive, international grain market. We cannot show our cards any more than our competitors have to show their cards.

**Mr. Mazankowski:** You do have what resembles a Senior Grain Transportation Committee now.

**Mr. W.E. Jarvis:** Yes, we do.

**Mr. Mazankowski:** How do you see this being different from what you now have, other than the fact that there are probably a lot more players?

**Mr. W.E. Jarvis:** I guess in one sense it becomes a convention rather than a committee meeting when they meet. I see the potential for 21 committee members, plus others who are associated with such a committee... it becomes a very large body to bring together.

It depends a great deal what kind of powers that committee is given, and the reference in this bill has reference to looking at various matters. It would depend a great deal on...

**Mr. Mazankowski:** You have looked at the bill. Do you feel threatened and do you feel that the integrity of the board will be undermined by the fact that you may have to provide the kind of marketing information that you consider a necessary tool to keep rather close-vested, in light of the very competitive marketing situation that you face?

**Mr. W.E. Jarvis:** Well, we consider it a very unbalanced kind of an instrument, if I can put it in those terms. We, as a body who are charged with the marketing of 85% of Canada's grain, western grain, sitting there as one member of a 21-member committee... sitting at that same table will be some of our competitors in the international grain market, multinational grain companies and others who are operating as their agents, and a range of other interests. So it is an odd kind of a committee and its very structure and nature, I think, will limit the extent to which you can share information with it.

[Translation]

**M. W.E. Jarvis:** C'est bien cela.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, monsieur Jarvis, le président de votre comité consultatif, à Regina, a affirmé devant nous—je pense pouvoir le citer très exactement—qu'à son avis le Comité supérieur du transport du grain:

... violera l'intégrité du travail de la commercialisation de la Commission canadienne du blé.

Êtes-vous d'accord avec cette affirmation?

**M. W.E. Jarvis:** Je ne me suis pas entretenu de ce point particulier avec le président de notre comité consultatif, et il va comparaître devant vous plus tard, comme vous savez.

**M. Mazankowski:** Il a fait cette affirmation devant nous et je vous demande tout simplement si vous êtes d'accord ou non.

**M. W.E. Jarvis:** Eh bien, cela dépendrait beaucoup de la nature de l'information, par exemple, que la commission devrait donner à ce comité, et cette question se pose de temps à autre. Nous oeuvrons dans un marché international du grain où la concurrence est très vive. Nous ne saurions montrer les cartes de notre jeu, pas plus que nos concurrents n'ont à montrer leurs cartes.

**M. Mazankowski:** Mais vous avez déjà aujourd'hui ce qui ressemble à un comité supérieur du transport du grain.

**M. W.E. Jarvis:** Oui, en effet.

**M. Mazankowski:** Quelle différence voyez-vous par rapport à ce qui existe actuellement, mis à part le fait qu'il y a sans doute beaucoup de joueurs?

**M. W.E. Jarvis:** En un sens, quand les membres se réuniront, cela deviendra un congrès au lieu d'une réunion de comité. Je vois ça d'ici: 21 membres du comité, plus les autres personnes qui composent le personnel d'un tel comité; cela fait beaucoup de monde à convoquer.

Cela dépend énormément des pouvoirs qui sont conférés à ce comité, et le projet de loi lui confie le mandat d'examiner diverses questions. Cela dépendrait beaucoup de...

**M. Mazankowski:** Vous avez pris connaissance du projet de loi. Vous sentez-vous menacé et estimez-vous que l'intégrité de la commission sera minée par le fait que vous pourrez être tenu de communiquer de l'information de mise en marché que vous considérez comme une carte du jeu à ne pas montrer, étant donné la situation de très vive concurrence que vous affrontez?

**M. W.E. Jarvis:** Nous trouvons qu'il s'agit là d'un instrument très mal équilibré, si je puis m'exprimer ainsi: nous, organisme chargé de commercialiser 85 p. 100 du grain du pays, du grain de l'Ouest, constituant un membre siégeant à un comité qui compte 21 membres, alors qu'autour de la même table se trouveront certains de nos concurrents sur le marché international du grain, des compagnies de grain multinationales et d'autres personnes qui sont leurs agents, de même que divers autres intérêts. C'est donc un comité d'un type assez curieux de sa structure même, sa composition même, à mon

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** But I notice that in your appendix of suggested amendments you did not advance any recommendations for ensuring that there would not be undue interference from the Senior Grain Transportation Committee.

**Mr. W.E. Jarvis:** No, we did not. We dealt more with the role of the administrator and that area, which is the operation area and which is perhaps of greatest concern in terms of the preservation of our powers and our capability to operate.

**Mr. Mazankowski:** So in other words, you have nothing specific to advance in terms of clarifying that issue, from your standpoint, with respect to the role of the Senior Grain Transportation Committee.

**Mr. W.E. Jarvis:** We have not focused on that issue. It is becoming a very large committee, including a number of players who have a very direct interest in the grain industry but limited interest in western transportation as an issue and as a function. I think, to the extent that you enlarge it in that matter, you weaken and limit its capability to really make a contribution.

I think I would point out that I can see an evolution in my own association with the grain industry in Canada over a period of time, where the Senior Grain Transportation Committee at one time represented a meeting of the railway presidents and the chief commissioner or other commissioners of the Wheat Board and other key players, at times presidents of the grain companies, to say this is the opportunity we have; let us put our shoulders to the wheel and move this system harder and faster and more successfully, and move it ahead.

Now, that evolved over a period of time into a more formally structured committee, which was limited primarily to the key players: the lake shippers; the railways; the grain handling companies—the major companies; the Canadian Wheat Board—which, of course, spends its whole day working in the interests of the grain producers; and the Canadian Grain Commission, who could be put in the same category. I may have missed one or two players, but it was limited to those key players who could work on a very close basis.

Now, again, if we expand it to include a number of other people, I think we will change its nature. Perhaps it will be effective, but I am not sure whether it will achieve the same things as the former committees have.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Jarvis, do you feel it was a mistake to establish the Grain Transportation Agency?

**Mr. W.E. Jarvis:** We have said in the brief that we find, in relating to the Grain Transportation Agency in the prime function that it plays—and that is, splitting the rail car fleet, the available fleet, between board and non-board grains and

[Traduction]

avis, restreindra la portée de l'information que nous pourrions partager avec lui.

**M. Mazankowski:** Mais je note que dans votre annexe d'amendements proposés, vous n'avez formulé aucune recommandation visant à assurer qu'il n'y ait pas d'ingérence induite de la part du Comité supérieur du transport du grain.

**M. W.E. Jarvis:** Non, c'est exact. Nous nous sommes attachés principalement au rôle de l'administrateur et au secteur des opérations, qui nous créent sans doute les plus grands soucis pour ce qui est de conserver nos pouvoirs et notre aptitude à bien fonctionner.

**M. Mazankowski:** En d'autres termes, vous n'avez rien de précis à faire valoir pour préciser la question, à votre point de vue, du rôle du Comité supérieur du transport du grain.

**M. W.E. Jarvis:** Nous ne nous sommes pas attachés à cette question. Le comité devient un organisme très considérable, comprenant un certain nombre de membres qui ont un intérêt très direct dans l'industrie du grain mais un intérêt restreint dans le transport dans l'Ouest à titre de question débattue et de fonction. J'estime que dans la mesure où on élargit le comité de cette façon, on l'affaiblit et on restreint son aptitude à apporter une contribution véritable.

Je dois signaler que j'ai pu constater certaine évolution dans le temps de mes propres rapports avec l'industrie du grain au Canada: à certaine époque, le Comité supérieur du transport du grain, c'était le rassemblement des présidents de chemin de fer, du commissaire en chef ou des autres commissaires de la commission du blé et d'autres participants clés, parfois les présidents des compagnies de grain, qui se disaient: l'occasion nous en est offerte, mettons-nous énergiquement à l'oeuvre et obtenons du système un rendement plus élevé et plus rapide, visons à de plus grands succès et faisons progresser le système.

Ce rassemblement a évolué avec le temps pour devenir un comité aux structures mieux définies, qui se limitait aux participants clés: les expéditeurs des Grands Lacs; les chemins de fer; les compagnies de manutention du grain, les grandes compagnies de ce secteur; la Commission canadienne du blé qui, bien entendu, consacre ses journées entières à travailler dans l'intérêt des producteurs de grain; et la Commission canadienne des grains, qu'on peut faire entrer dans la même catégorie. J'ai peut-être oublié un ou deux participants, mais le comité se limitait à ces membres clés qui pouvaient travailler en très étroite collaboration.

Encore une fois, si nous élargissons le cadre du comité en ajoutant un certain nombre d'autres personnes, nous allons, je pense, en changer le caractère. Il sera peut-être efficace, mais je ne suis pas sûr qu'il pourra compter à son actif les mêmes réalisations que les comités d'autrefois.

**M. Mazankowski:** Monsieur Jarvis, pensez-vous que cela a été une erreur de créer l'Office du transport du grain?

**M. W.E. Jarvis:** Nous avons dit dans le mémoire que nous trouvons, à l'égard du rôle principal que joue l'Office du transport du grain, qui est de partager le parc de wagons, le parc dont dispose, entre les grains de la commission et les



[Text]

among the companies for non-board grains—this has not been cumbersome, and it has worked, as far as we are concerned. What we wanted to underline here is that if there is any contemplation of transfer of more powers from the Wheat Board to that body, then of course we would be opposed to its existence.

**Mr. Mazankowski:** But as it presently exists, it is functioning well and doing an effective job, I understand.

• 1725

**Mr. W.E. Jarvis:** We have not done a cost-benefit on it . . .

**Mr. Mazankowski:** I suppose, to use your words, you are tolerating it.

**Mr. W.E. Jarvis:** Yes, all right; I accept that interpretation of my words.

**Mr. Mazankowski:** You do not then share the view of the advisory committee, who say it was a mistake on their part in supporting the concept?

**Mr. W.E. Jarvis:** Well, perhaps they are more frank than we are. If we are tolerating it, maybe that means we think there was a mistake.

**Mr. Mazankowski:** Let me ask you another question. Are you saying there is not a need for a body like the Grain Transport Authority or something like that?

**Mr. W.E. Jarvis:** I may ask Dr. Leibfried to get into the discussion. I think it relates a great deal to how adequate the capacity of our system is. If we are working with a too-limited resource, too few freight cars, too little trackage, too little power, and so on, and various users of the system are scrapping over the too-scarce resources, then you need an ombudsman or a lightning rod or a third party to sort the thing out. I think it was in that context that perhaps it was established.

**Mr. Mazankowski:** It seems to me that since the GTA has been formed it perhaps bore the brunt of some of the heat that would have normally fallen on the shoulders of the Canadian Wheat Board, which was not necessarily the Canadian Wheat Board's fault. To that extent it was a ventilating valve, which perhaps proved to be quite useful.

My final question, Mr. Chairman. I suspect I am nearing the end.

**The Chairman:** You are right.

**Mr. Mazankowski:** On page 12, in your concluding remarks you stress the need to support the Canadian producer. I think what I hear you saying is that in your view the present statutory freight rate is not an unreasonable offset to the subsidies that are being provided competing countries.

**Mr. W.E. Jarvis:** We wanted to share with you information we have about the two largest competitors, the United States producers and the European Economic Community, who are receiving very substantially greater support than our Canadian producers.

[Translation]

grains hors commission et entre les compagnies pour les grains hors commission, nous trouvons, dis-je, que cela n'a pas été lourd, que cela a bien marché quant à nous. Ce que nous avons voulu faire remarquer ici, c'est que si l'on envisage de faire passer plus de pouvoirs de la Commission du blé à cet organisme, alors bien entendu nous serions opposés à son existence.

**M. Mazankowski:** Mais dans sa forme actuelle, il fonctionne bien et fait du bon travail, si je comprends bien.

**M. W.E. Jarvis:** Nous n'avons pas fait une analyse avantages/coûts . . .

**M. Mazankowski:** Je suppose, pour employer vos termes, que vous le tolérez.

**M. W.E. Jarvis:** Oui, très bien; j'accepte cette interprétation.

**M. Mazankowski:** Vous ne partagez pas l'avis du comité consultatif qui prétend que c'était une erreur de leur part que d'appuyer cette idée?

**M. W.E. Jarvis:** Eh bien, ils sont peut-être plus francs que nous. Si nous le tolérons, c'est peut-être parce que nous pensons que c'était une erreur.

**M. Mazankowski:** Permettez-moi de vous poser une autre question. Prétendez-vous que nous n'avons pas besoin d'un organisme comme l'Administration du transport du grain ou quelque chose de ce genre?

**M. W.E. Jarvis:** Je pourrais demander à monsieur Leibfried de se mêler à la discussion. Je pense que cela dépend, en bonne partie, de la capacité de notre réseau. Si nous travaillons avec des moyens trop limités, pas assez de wagons, de voies ferrées, de force motrice, etc . . . et si les différents utilisateurs se disputent des ressources trop rares, il faut prévoir un ombudsman, un paratonnerre ou une tierce partie pour démêler les choses. Je pense que c'est peut-être dans ce contexte qu'on l'a créé.

**M. Mazankowski:** Il me semble que si on a créé l'ATG c'est peut-être pour absorber une partie des pressions qui se seraient normalement exercées sur la Commission canadienne du blé, alors qu'elle n'aurait pas forcément été responsable. D'une certaine façon c'était une soupape de sûreté qui a peut-être été très utile.

Ma dernière question, monsieur le président. Je suppose qu'il ne me reste pas beaucoup de temps.

**Le président:** Vous avez raison.

**M. Mazankowski:** À la page 12, dans votre conclusion, vous insistez sur la nécessité d'appuyer le producteur canadien. Vous voulez dire, je pense, que vous trouvez que le tarif statuaire de transport n'est pas déraisonnable comparé aux subventions versées dans les pays concurrents.

**M. W.E. Jarvis:** Nous voulions vous faire part des renseignements que nous avons sur nos deux plus gros concurrents, les producteurs américains et la Communauté économique européenne sont beaucoup plus subventionnés que nos producteurs.

[*Texte*]

**Mr. Mazankowski:** This bill will remove and dismantle that statutory freight rate; there is no question about that. I guess the question then is are there other more effective ways and means, in your view, of providing that kind of offsetting subsidy that would provide some reasonable offset to the Canadian producers vis-à-vis our competing counterparts?

**Mr. W.E. Jarvis:** It is a very good question. I think of course one must acknowledge that there is a substantial continuing commitment on the part of the people of Canada through this bill to continue to contribute to transportation costs and the so-called Crow gap that has developed to date. But it is the future. Depending a lot on what inflation we have, it is of great concern, I am sure, to producers as to whether they will maintain their competitive position in the international market, working on the assumption, I suppose, that the present support to producers in competing countries will continue to go up at the same time that we are attempting to freeze the level of support here. It is a very good question.

**Mr. Mazankowski:** Is not the support nominal in the Canadian context—or, I suppose, in the world context?

**Mr. W.E. Jarvis:** It is not insignificant, in the sense that the appendix we have here shows that of the 37¢ to 40¢ a bushel the producer is receiving at the present time, a very large part of that is through the Crow subsidy. So it is very significant in the context of the total of the present. Indeed, we have said the United States is about a dollar a bushel support, and Canada 37¢ to 40¢... —we are talking the last year. That includes some very major export programs that are available to United States producers this year, which has made the United States a starker comparison this year than it was previously.

**Mr. Mazankowski:** Would those figures be roughly the same over, say, the last 10 years?

**Mr. W.E. Jarvis:** Generally the American producer has received a higher level of support. A year or two ago they were getting down close to the same level. Now, with the very substantial export assistance and production control program that they have in the United States, it has gone back again.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski, for your last four-part question.

• 1730

Just before going to Mr. Reid, I would like to say to Mr. Jarvis that I am concluding that his remark to Mr. Mazankowski, that perhaps the advisory committee was more frank, was a facetious remark and was not a suggestion that you were being less than frank with the committee.

**Mr. W.E. Jarvis:** He was referring to remarks made elsewhere, I think, and I was really referring to that context. We will be completely frank with the committee, I assure you.

**The Chairman:** I had the impression you were being.

Mr. Reid.

[*Traduction*]

**M. Mazankowski:** Ce projet de loi va supprimer et éliminer le tarif statutaire des transports; cela ne fait aucun doute. Je suppose qu'il faut alors se demander s'il y a des moyens plus efficaces, à votre avis de prévoir un genre de subvention compensatoire qui puisse avantager raisonnablement les producteurs canadiens par rapport à leurs homologues étrangers?

**M. W.E. Jarvis:** C'est une très bonne question. Je pense qu'il nous faut, bien sûr, reconnaître que ce projet de loi prévoit que la population canadienne continuera à assumer une part appréciable des coûts et de ce qu'on appelle l'écart du Nid-de-Corbeau. Mais c'est pour l'avenir. Cela dépend beaucoup du taux d'inflation, mais je suis sûr que les producteurs se demandent vraiment s'ils pourront rester concurrentiels sur le marché international, et ils supposent, j'imagine, que les pays concurrents continueront à subventionner, de plus en plus, leurs producteurs alors qu'ici nous voulons geler le niveau des subventions. C'est une très bonne question.

**M. Mazankowski:** Ne s'agit-il pas que d'un soutien nominal, au Canada, ou, je suppose, par rapport au reste du monde?

**M. W.E. Jarvis:** Il n'est pas sans importance, car comme on peut le voir à notre appendice, ici, le producteur reçoit actuellement de 37 à 40 cents le boisseau et la subvention du Nid-de-Corbeau représente une très grande partie de ce montant. C'est donc très important actuellement, compte tenu de la situation globale. En fait, nous avons dit que la subvention aux États-Unis est d'environ un dollar le boisseau et elle est de 37 à 40 cents au Canada—nous parlons de l'an dernier. Cela comprend de très grands programmes d'exportation offerts cette année aux producteurs américains et c'est ce qui rend la comparaison avec les États-Unis plus frappante cette année qu'auparavant.

**M. Mazankowski:** Est-ce que ces chiffres seraient à peu près les mêmes pour les dernières décennies?

**M. W.E. Jarvis:** De façon générale, le producteur américain a bénéficié d'un plus grand soutien. Il y a un an ou deux, il était à peu près au même niveau. Maintenant, il est de nouveau plus subventionné, grâce à un très important programme de production et d'aide à l'exportation.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci monsieur Mazankowski de votre dernière question à quatre volets.

Juste avant de donner la parole à monsieur Reid, j'aimerais dire à M. Jarvis que j'en suis arrivé à la conclusion que quand il a dit à M. Mazankowski que le comité consultatif était peut-être plus franc, il ne voulais que faire une blague et ne voulait pas insinuer que vous étiez moins franc envers le comité.

**M. W.E. Jarvis:** Il parlait de propos tenus ailleurs, je pense et c'est bien de cela que je parlais. Nous serons tout à fait francs avec le comité, je vous l'assure.

**Le président:** Il me semblait que vous l'étiez.

Monsieur Reid.



[Text]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, I would like to follow up on the question that you raised in the middle of Mr. Mazankowski's intervention.

Who has the legislative authority that the Wheat Board now exercises? Where does it come from? I should phrase it that way

**Mr. W.E. Jarvis:** It is basically under Section 21 of the Canadian Wheat Board Act.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** And that power rests entirely within the hands of the Wheat Board.

**Mr. W.E. Jarvis:** Yes, basically.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Can it be altered in any way by an order in council from the Cabinet?

**Mr. W.E. Jarvis:** Yes, it can be completely removed and transferred to another agency of Her Majesty.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** So while the power may in fact rest within the Canadian Wheat Board Act in practical terms, in absolute terms, the power is really a delegated power to the Wheat Board from the governor in council. If they can take it away, I presume they can give it.

**Mr. W.E. Jarvis:** Perhaps one can interpret that it was given by Parliament with the provision that it might be moved somewhere else by Governor in Council.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** And if the Governor in Council can remove it at any time, then obviously the predominant authority in this rests with the Governor in Council.

**Mr. W.E. Jarvis:** Presumably, yes.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** My second sequence of questions has to do with the second item in Appendix A, where you are concerned that the Wheat Board might be subjected to awards and sanctions. You indicate that it would not be fair for the Wheat Board to bear the same kind of responsibility that other system participants might. Could you tell my why you feel the Wheat Board should be exempted from this?

**Mr. W.E. Jarvis:** Mr. Chairman, being frank, it might in the first instance be a reflection that the board is not particularly excited about that particular section of the bill which talks about awards and sanctions. I think the industry has to work through co-operation and co-ordination, and to resort to awards and sanctions of the kind which are contemplated in the bill eventually—and are not effective immediately, as you know—does not excite us a great deal.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** It does not excite anybody else we have talked to either.

**Mr. W.E. Jarvis:** Perhaps not. We think the transportation sector has to be a responsive thing. If we have an opportunity to add a couple of million tonnes into next month's shipping program and we can say to the railways, let us up our numbers if we can at all, do you have any more cars you can put into the system, we know from past experience that if there is a

[Translation]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, j'aimerais donner suite à la question que vous avez soulevée au milieu de l'intervention de M. Mazankowski.

Qui a le pouvoir législatif exercé actuellement par la Commission du blé? D'où vient-il? C'est ainsi que je devrais le dire.

**M. W.E. Jarvis:** Cela relève fondamentalement de l'article 21 de la Loi sur la Commission canadienne du blé.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Et on laisse tout ce pouvoir à la Commission du blé.

**M. W.E. Jarvis:** Oui, en gros.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Le Cabinet peut-il le modifier de quelque façon par un décret du conseil?

**M. W.E. Jarvis:** Oui, il peut le lui enlever complètement et le transférer à un autre organisme de Sa Majesté.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Par conséquent, même si, en fait, ce pouvoir est accordé par la Loi sur la Commission canadienne du blé, en pratique, à strictement parler, il s'agit en réalité d'un pouvoir délégué à la Commission du blé par le Gouverneur en conseil. S'il peut l'enlever, je suppose qu'il peut le donner.

**M. W.E. Jarvis:** On pourrait peut-être dire que le Parlement a donné ce pouvoir, sous réserve qu'il pouvait le transférer à quelqu'un d'autre, par un décret du Gouverneur en conseil.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Et si le Gouverneur en conseil peut toujours l'enlever, il est donc évident que c'est lui qui a le plus de pouvoir.

**M. W.E. Jarvis:** Je le suppose, oui.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ma deuxième série de questions porte sur la deuxième partie de l'appendice A où vous dites craindre que la Commission du blé fasse l'objet de primes et de sanctions. Vous mentionnez qu'il ne serait pas juste envers la Commission du blé de lui imposer les mêmes responsabilités qu'aux autres intervenants du régime. Pourriez-vous me dire pourquoi vous estimez qu'on devrait épargner la Commission du blé?

**M. W.E. Jarvis:** Monsieur le président, pour être franc, ce serait peut-être d'abord pour indiquer que la Commission n'est pas particulièrement enthousiasmée par cette partie du projet de loi qui prévoit des primes et des sanctions. Je pense que l'industrie doit faire appel à la coopération et à la coordination et nous ne sommes pas trop enchantés d'être obligés d'avoir recours à des récompenses et à des sanctions du genre envisagé dans le projet de loi, car ces mesures ne prennent pas effet immédiatement, comme vous le savez.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Aucun de ceux que nous avons rencontrés n'en était enchanté non plus.

**M. W.E. Jarvis:** Peut-être pas. Nous pensons que le secteur du transport doit être sensible. Si nous avons la possibilité d'inscrire à peu près deux millions de tonnes de blé dans le programme d'expédition du mois suivant et que nous disons aux chemins de fer: «voyons nos chiffres pour voir si c'est possible, avez-vous plus de wagons que vous n'en mettez dans

## [Texte]

reasonable capability to do so, they will do their best to respond.

But if it is a matter of your having to declare sometime early in the year how much you want to ship in each month, and if you vary from that you get some kind of a sanction or award in different circumstances, it does not seem to fit with a dynamic, changing marketing system where you are responding to world grain market forces and taking for Canada the very best advantage you can of that world scene and the world market development. So it is largely in that context. In the narrower context, it is a funny arrangement to have two government-created organizations that are giving out candy or sanctioning, as the case may be, depending on the circumstances, and we do not know how you define those circumstances. So it is in that context that we have mentioned this.

**Dr. J.L. Leibfried (Commissioner, Canadian Wheat Board):** As the sales organization, I think as we go along we make a lot of adjustments to suit the buyer needs, and we do some of these on fairly short notice sometimes and they do not exactly fit the plan, if you like. That can be very disruptive, so maybe we should be penalized or something. On the other hand, many times we see where there are some difficulties developing in the overall shipment and we can bring somebody new in and correct it. So I would say we are probably not on the target very often—we are a little this way, that way—but we are adjusting because we have 85% of it. We are trying to make adjustments to keep the system as fluid and the customers as happy as possible, even if we are never exactly on the target.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I think I should say to Mr. Jarvis that the situation of one Crown corporation supervising another to dole out rewards and sanctions is the Canadian way. We seem to be a country that is very fearful of letting natural forces provide some awards.

• 1735

The reason for that clause is simply that the government decided, with all due wisdom, that instead of paying the producer they would pay the railways. The question then became, since you are going to remove the major mechanism of control in the producer's hands, how are you going to make sure that all the system participants would work together to make the necessary long-term adjustments to the system? That is what the clause is really directed at.

I can certainly understand the concerns that you have expressed, and I think we will have a look at that clause with a view of removing those kinds of short-term problems that you will naturally run into in any kind of dynamic system. But I think that you would agree with the intention that if in fact we are going to work towards efficiencies in the system as a whole, it is not the responsibility only of the producer or only of the railway, but also of the pools, also of the ports and the shipping

## [Traduction]

le réseau»? nous savons, d'après l'expérience du passé, que s'ils sont raisonnablement en mesure d'en fournir plus, ils feront de leur mieux pour répondre à notre demande.

Cependant, s'il faut préciser, dès le début de l'année, les quantités qu'on veut expédier, chaque mois, et qu'ensuite on fasse l'objet de certaines primes ou sanctions si on s'éloigne de ces quantités, c'est une façon de procéder qui ne paraît pas adaptée à un système de commercialisation dynamique et changeant qui doit s'adapter aux forces du marché mondial. C'est donc surtout dans ce contexte. D'un point de vue moins global, c'est une drôle d'organisation que de prévoir que deux organismes créés par le gouvernement donneront des récompenses ou des sanctions selon l'écart, selon les circonstances, et nous ne savons pas de quelle façon ces circonstances seront définies. C'est donc dans ce contexte que nous l'avons mentionné.

**M. J.L. Leibfried (Commissaire, Commission canadienne du blé):** Comme organisme de ventes, je pense que nous apportons, au fur et à mesure, un grand nombre de corrections pour répondre aux besoins de l'acheteur; nous le faisons parfois dans des délais très courts et ces modifications ne sont pas toujours conformes au plan, si vous voulez. Cela peut déranger beaucoup et peut-être devrions-nous être punis. D'autre part, il arrive souvent que nous voyions poindre des difficultés dans l'ensemble des expéditions et que nous puissions prendre une nouvelle mesure pour corriger la situation. Je dirais donc que nous n'atteignons pas la cible très souvent, nous dépassons un peu d'un côté ou de l'autre, mais que nous apportons des corrections car nous réussissons à 85 p. cent. Nous tâchons d'apporter des corrections pour que le système soit souple et que les clients soient satisfaits, autant que possible, même si nous n'atteignons jamais exactement notre objectif.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je pense que je devrais dire à M. Jarvis qu'une organisation prévoyant qu'une société de la Couronne en surveillance une autre pour lui donner des récompenses ou des punitions est la façon canadienne de faire. Il semble que dans notre pays on ait très peur que qui que ce soit puisse être avantagé par le jeu de forces naturelles.

Cette disposition vient uniquement du fait que le gouvernement a décidé, dans sa sagesse, de verser des subventions aux chemins de fer plutôt qu'aux producteurs. On s'est demandé, vu qu'on allait enlever aux producteurs leur principal mécanisme de contrôle, comment on pourrait s'assurer que tous les intervenants du système collaborent entre eux pour lui apporter, à long terme, les modifications nécessaires. C'est ce que vise vraiment cette disposition.

Je comprends vos craintes, bien sûr, et je pense qu'il nous faudra envisager de soustraire de cette disposition ce genre de problèmes à long terme qui se présentent forcément dans un système dynamique. Mais vous reconnaîtrez, je pense, que, si nous voulons que l'ensemble du système devienne efficace, nous ne pouvons en rendre les producteurs ou les chemins de fer seuls responsables: les pools, les ports et les sociétés d'expédition elles-mêmes ont aussi la responsabilité de faire de leur mieux pour que le système fonctionne bien.



## [Text]

companies themselves, who have a responsibility to try and make the system work well.

**Mr. Leibfried:** We were saying in the presentation there that we think the transportation has to service the sales. What you are saying is that we may have to have the sales service the transportation, to make it come out exactly on target and the transportation be as efficient as possible. That seems to us to have it turned around.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** It seems to me that the people doing the sales also have a responsibility to try to tailor their activities as much as they can with the products they have and where they are. It is not a one-way situation.

**Mr. Leibfried:** As long as it is not too rigid a target. The only thing worse than no planning is too much planning.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** That is understood, and I do not think anything in the short run was contemplated. What we are looking for is to try to find some institutional way of making sure that no participants can block changes and efficiency in the economics of the system. That is what we are concerned about, because we have removed the mechanism that was originally designed.

In the Canadian way, since we are afraid to let natural forces work, we have been forced to some kind of unique institutional technique to accomplish it. That is this clause. I would appreciate if you have any other idea of being able to accomplish that same end in an institutional way or in a legislative way. That is our concern, because you are not the first to have made this comment.

We recognize that if we are going to remove market forces, then we have to do it in an institutional way. How can we exempt one group from participation in that element?

**Mr. Leibfried:** We are not a profit-making organization. We are working on behalf of the farmers as a whole and it is certainly not in their interests to hold up the system.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** So is the wheat pool.

**Mr. Leibfried:** I see.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** They are working for the farmer as a whole. Should we exempt both the wheat pool and the Wheat Board from any kind of participation in this?

**Mr. Leibfried:** I suppose you could argue that some of the other . . .

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I mean, you have to be very . . .

**Mr. Leibfried:** There would have to be some short-term reason that they might see an advantage one way or another. I do not know. I cannot see where the board—the farmer is . . .

## [Translation]

**M. Leibfried:** Nous disions, dans l'exposé, que nous considérons le transport au service des ventes. Vous nous dites qu'il faudra peut-être que les ventes soient au service des transports, qu'elles se fassent exactement comme prévu, afin de rendre le transport aussi efficace que possible. Cela nous semble renverser la situation.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Il me semble que les gens qui s'occupent des ventes ont aussi la responsabilité d'essayer, autant que possible, d'adapter leur travail en fonction des produits et des endroits où ils se trouvent. Ce n'est pas un sens unique.

**M. Leibfried:** Dans la mesure où l'objectif n'est pas trop fixe. La seule chose pire que le manque de planification est l'excès de planification.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** On le comprend et je ne pense pas qu'on ait envisagé quoi que ce soit à court terme. Nous avons voulu trouver un moyen institutionnel de faire en sorte qu'aucun participant du système ne puisse nuire à son évolution et à son efficacité. C'est ce que nous craignons, parce que nous avons supprimé le mécanisme prévu à l'origine.

Selon la façon canadienne de faire, comme nous avons peur de laisser fonctionner les forces naturelles, nous avons dû avoir recours à une technique institutionnelle unique pour y parvenir. C'est cet article. Si vous avez une meilleure idée qui permettrait d'arriver aux mêmes résultats par un moyen institutionnel ou législatif, j'aimerais bien la connaître. Cela nous préoccupe car vous n'êtes pas les premiers à formuler ces commentaires.

Nous nous rendons compte que, pour remplacer les forces du marché, il faut prévoir un moyen institutionnel. Comment pourrions-nous exclure la participation d'un groupe à ce système?

**M. Leibfried:** Notre organisme n'a pas de but lucratif. Nous travaillons au nom de l'ensemble des agriculteurs et il n'est sûrement pas dans leur intérêt de bloquer le système.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** On peut en dire autant du pool du blé.

**M. Leibfried:** Je vois.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ils travaillent pour l'ensemble des agriculteurs. Devrions-nous refuser toute participation au pool et à la Commission du blé?

**M. Leibfried:** Je suppose qu'on pourrait faire valoir que parmi les autres . . .

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je veux dire qu'il faut être très . . .

**M. Leibfried:** Il faudrait qu'il y ait une raison à court terme qui puisse être vue comme un avantage dans un sens ou dans l'autre. Je ne sais pas. Je ne peux pas voir où la commission . . . l'agriculteur . . .

[Texte]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Well, the board is a major player.

**Mr. Leibfried:** Yes.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The board certainly represents the producer in terms of his sales. He is not the only player in the system, and he has the potential, as one of the largest players, to screw up others along the way. In fact, that was the reason why Mr. Mazankowski created the GTA, because the system was not working properly at the time. And I recall what was going on. It simply was not working. It was perceived to be not working.

**Mr. W.E. Jarvis:** It had inadequate capacity in our transportation. That was the short link in the chain. I think that is what really was the cause, if I might say—with great respect, Mr. Reid—to the creation of that body. The industry was scrapping over too few bones. And the . . .

**The Chairman:** I think, Mr. Reid, you have made your case. I am going to move on to the next questioner. We could argue this for some time, perhaps, and still not come to an agreement. I think the positions are clear.

Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Jarvis, or maybe Mr. Bruun, as far as the Wheat Board is concerned and the clauses within this bill that deal with the Wheat Board—and they are a very limited number as far as the whole bill is concerned—my interpretation of what you have been saying so far is that you would really recommend that we scrap the whole area as far as any effects of Bill C-155 on the Wheat Board; that there are no real benefits as far as the Wheat Board is concerned.

• 1740

**Mr. W.E. Jarvis:** Of course the prime focus of the bill is on freight rates; that is of interest. From our point of view, the key is that we have adequate transportation in the transportation system, which serves the grain industry well.

The area we have focused on is the institutional arrangement, which could detract, in our view, from our capability to perform in the interests of the grain producers. That has caused us to focus on the provisions for the grain transportation administrator and the related structure. Our greatest concern here is to provide assurance to grain producers that the powers we now have over transportation cannot be transferred away from our organization and thereby away from sales.

It is in that context that we have suggested that there be an amendment to this bill, that if there is going to be provision for such an administrator or such an authority, then there should be protection provided in the bill to assure that our powers are not further weakened and thereby our capability to serve producers lessened.

**Mr. Hovdebo:** Thank you.

[Traduction]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Et bien, la commission est l'un des principaux participants.

**M. Leibfried:** Oui.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** La commission représente certainement le producteur pour ce qui est des ventes. Elle n'est pas le seul participant du système, mais elle peut, comme l'un des plus importants, causer des difficultés à tous les autres. En fait, c'est pour cette raison que M. Mazankowski a créé l'ATG parce que le système ne fonctionnait pas bien à ce moment-là et je me souviens de ce qui se passait. Il ne fonctionnait tout simplement pas. On voyait qu'il ne fonctionnait pas.

**M. W.E. Jarvis:** La capacité de transport n'était pas suffisante. C'était là le maillon faible de la chaîne. Je pense que c'est la véritable raison, si je puis dire . . . sauf votre respect, monsieur Reid . . . de la création de cet organisme. Le secteur ne se souciait pas assez des dépenses et le . . .

**Le président:** Je pense que vous avez fait valoir votre point de vue, monsieur Reid. Je vais maintenant donner la parole à un autre. Nous pourrions discuter sur ce point assez longtemps, peut-être, sans en arriver à un accord. Je pense que les positions sont claires.

Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Jarvis, ou peut-être monsieur Bruun, à propos des articles de ce projet de loi qui portent sur la Commission du blé et il n'y en a que très peu, vous avez déclaré, si j'ai bien compris, que vous nous recommanderiez de rejeter toute cette partie concernant la Commission du blé, qu'elle ne présente vraiment aucun avantage pour ce qui est de la Commission du blé.

**M. W. E. Jarvis:** Il va de soi que le projet de loi vise surtout les tarifs de transport; c'est l'objet principal. À notre avis, l'essentiel est d'avoir un réseau de transport qui assure un bon service au secteur du grain.

Nous nous sommes surtout intéressés à l'arrangement institutionnel qui, à notre avis, pourrait nous empêcher de fonctionner dans l'intérêt des céréaliculteurs. Cela nous a amené à concentrer tous nos efforts sur les dispositions relatives à l'administrateur du transport du grain et aux structures connexes. Nous tenons surtout ici à assurer aux céréaliculteurs que les pouvoirs que nous avons maintenant sur le transport ne peuvent être transférés à d'autres et ne peuvent, donc, être enlevés à leur service de vente.

C'est dans ce contexte que nous avons suggéré apporter un amendement au projet de loi en faisant valoir que, si on prévoit un tel administrateur ou une telle administration centrale, le projet de loi devrait prévoir que nos pouvoirs ne peuvent être affaiblis et nous mettre ainsi dans l'impossibilité de bien servir les producteurs.

**M. Hovdebo:** Merci.



## [Text]

You mention a target of 30 million tonnes sometime in the future. Does the Wheat Board generally have a concern that the passing of Bill C-155 will affect the reaching of this target, or the possible reaching of this target, projected in that way?

**Mr. W.E. Jarvis:** Well I think it raises the question, depending on how much increase there is in freight rates, whether the producers will respond to market opportunities if they are confronted with too high costs. But I find it very hard to judge in the absence of some fairly detailed studies as to what impact it might have if he is faced with a lot of other cost increases.

I guess one of the areas that we have looked at is the cap in the bill—31.1 million tonnes, is it?—to which the basic rate structure would apply. That figure, of course, is already outdated with the passage of time. This past year we exported almost the 30 million tonnes that was targeted for 1985, so we are now 2 million to 3 million tonnes over that magic number in terms of movement of product that is included in the bill. So I think there is an area there that raises some concern as to how it will impact on producers.

We consider the adequacy of the transportation system, and thereby our capability to accept deliveries from the producers of the grain they grow, as certainly to date the number one determinant of whether or not producers expand their production. They have demonstrated that in the last three or four years, as we have had the cars purchased, we have had a more adequate transportation system, and we have had tremendous response from the growers in increasing production.

**Mr. Hovdebo:** Would you be able to add the increase in freight rates onto the export price in any way?

**Mr. W.E. Jarvis:** No. We are selling each day in competition with exporters from other countries, and we are now getting what we consider to be the maximum we can get for the producers.

**Mr. Leibfried:** We cannot unilaterally do that. If there were some sort of exporter co-operation, hopefully some day . . .

**Mr. Hovdebo:** You cannot sell it at the farm gate.

**Mr. Leibfried:** —you could pass more of these things on.

**Mr. Hovdebo:** Do you have any data available about how many producers might be affected by a rate change? For instance, the rural action education committee that appeared in Regina suggested that up to 40,000 rural Saskatchewan farmers would be affected. It would be an effective increase in the depopulation, I suppose—if you can have an increase in a depopulation—of Saskatchewan. Do you have any of that kind of data—the number of marginal farmers who would be affected?

**Mr. W.E. Jarvis:** Not really. There are roughly 145,000 producers who hold Canadian Wheat Board permit books

## [Translation]

Vous parlez d'un objectif de 30 millions de tonnes dans l'avenir. Est-ce que la Commission du blé, en général, craint que l'adoption du projet de loi C-155 puisse retarder ou empêcher la réalisation de ce projet?

**M. W. E. Jarvis:** Et bien, je pense que cela nous amène à nous demander, selon l'importance de la hausse des tarifs de transport, si les producteurs saisiront les occasions qui se présenteront sur le marché s'ils ont des coûts trop élevés à payer. Mais comme nous n'avons pas d'étude relativement détaillée, je trouve très difficile de prévoir l'incidence que peut avoir ce tarif si l'agriculteur avait à subir un grand nombre d'autres augmentations de coûts.

Nous nous sommes aussi penchés sur le maximum prévu dans le projet de loi—31.1 millions de tonnes, n'est-ce pas?—auquel la structure tarifaire de base s'appliquerait. Ce chiffre, bien sûr est déjà de moins en moins valable, à mesure que le temps passe. L'an passé nous avons exporté presque 30 millions de tonnes, ce qui n'était prévu que pour 1985 et nous dépassons donc déjà de 2 ou 3 millions de tonnes ce chiffre magique prévu dans le projet de loi. Je pense donc qu'on peut se demander quelle incidence des dispositions auront sur les producteurs.

Nous avons pris la capacité du réseau de transport en considération, c'est-à-dire nos moyens d'accepter les livraisons des céréaliculteurs, et c'est sûrement pour le moment le principal facteur qui déterminera si les producteurs augmenteront leur production ou non. Depuis trois ou quatre ans, depuis que nous avons acheté des wagons et amélioré le réseau de transport, les céréaliculteurs ont considérablement accru leur production.

**M. Hovdebo:** Pourriez-vous, de quelque façon, ajouter la hausse des tarifs de transport au prix d'exportation?

**M. W. E. Jarvis:** Non. Nous sommes toujours en concurrence avec les exportateurs des autres pays, et nous obtenons actuellement pour les producteurs ce que nous considérons le maximum.

**M. Leibfried:** Nous ne pouvons le faire unilatéralement. S'il y avait une sorte de coopération entre les exportateurs, on pourrait peut-être espérer qu'un jour . . .

**M. Hovdebo:** Vous ne pouvez le vendre à l'entrée de la ferme.

**M. Leibfried:** . . . nous pourrions transmettre une plus grande partie de ces coûts.

**M. Hovdebo:** Avez-vous des données sur le nombre d'agriculteurs que pourrait toucher la modification du tarif? Par exemple, le Comité d'action de l'éducation rurale qui a comparu à Regina a prétendu que jusqu'à 40 000 agriculteurs de la Saskatchewan seraient touchés. Cela représente effectivement un accroissement du dépeuplement s'il est possible d'avoir un accroissement du dépeuplement de la Saskatchewan. Avez-vous des données de ce genre—le nombre d'agriculteurs marginaux qui seraient touchés?

**M. W. E. Jarvis:** Pas vraiment. Dans les Prairies et la partie de la Colombie-Britannique incluse dans la région désignée, il

[Texte]

across the Prairies and the B.C. part of the designated area. So really your question is what proportion of those are in an economic position where they would be adversely affected seriously, I take it, by the increase in freight rates. I do not think we have any data that would throw light on that. Our data would indicate how many acres producers—what proportion of producers have below a certain acreage in grain, that sort of thing. We do not have that data at hand, but it is in our records.

• 1745

**Mr. Hovdebo:** So you have no way of saying, okay, the relationship between the acreage and the amount a farmer takes in . . . do you administer part of the stabilization?

**Mr. W. E. Jarvis:** No, we do not. Well, we do collect levies off our final payments for the stabilization administration, but that is a matter of a deduction and transferring to that administration.

**Mr. Hovdebo:** So that information would be in your computer.

**Mr. W. E. Jarvis:** Oh yes; indeed we have in our computer the volume of sales by producers in terms of tonnes or bushels—that kind of thing.

**Mr. Hovdebo:** I think there is going to be some relationship between those who collect stabilization and those who fall out or leave farming in the next few years.

I have one more real question about administration. It has been suggested that the Wheat Board could administer the Crow benefit to producers. Would it be possible for the Canadian Wheat Board to do this?

**Mr. W. E. Jarvis:** Mr. Chairman, Mr. Hovdebo, I think it would depend a great deal on what the nature of the distribution was. The information we have in our records, of course, relates to the sales to the board by each individual producer. It does not include sales of low-grade wheat, or barley and oats, to the domestic feed grain market. It does not include sales of rapeseed or other non-board crops. But we do have a full record of grain which is sold to the board for account by individual producers.

Now if one contemplated a contribution to the Canadian Wheat Board that was distributed, for example, in association with the final payment—an amount so much per tonne or so much a bushel—presumably it could be added into the final payment in that kind of a distribution.

**The Chairman:** Final question, Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** So you think your computers might be able to handle this under certain circumstances. Do you know if the Grain Stabilization Authority has, or if there is anyone else who has, this kind of capacity to implement the kind of system that would make a payment to the producers?

[Traduction]

Il y a environ 145 000 producteurs qui ont un permis de la Commission canadienne du blé. Vous me demandez en réalité quel pourcentage d'entre eux est dans une situation économique qui les rendrait très vulnérables, si j'ai bien compris, à l'augmentation des tarifs de transports. Je ne pense pas que nous ayons de données qui puissent vous renseigner là-dessus. Nos données permettraient de savoir combien d'acres chaque producteur cultive, quel pourcentage des producteurs ont moins d'une certaine superficie en grain; des renseignements de ce genre. Nous n'avons pas ces données ici, mais elles sont dans nos registres.

**M. Hovdebo:** Vous n'avez donc aucun moyen de connaître, par exemple, la relation entre la superficie en culture et les recettes d'un agriculteur . . . Administrez-vous une partie de la stabilisation?

**M. W.E. Jarvis:** Non, nous déduisons des droits de l'administration de la stabilisation de nos paiements finaux, mais ce n'est qu'une question de déduction et de transfert à cette administration.

**M. Hovdebo:** Les renseignements seraient donc dans votre ordinateur.

**M. W.E. Jarvis:** Oh oui; nous avons en fait en ordinateur le nombre de tonnes ou de boisseaux vendus par chaque producteur—des renseignements de ce genre.

**M. Hovdebo:** Je pense qu'il y aura une relation entre ceux qui bénéficient de la stabilisation et ceux qui feront faillite ou abandonneront l'agriculture au cours des prochaines années.

J'ai encore une vraie question au sujet de l'administration. On a dit que la Commission du blé pourrait administrer la subvention du Nid-de-Corbeau versée aux producteurs. Est-ce que la Commission canadienne du blé pourrait le faire?

**M. W.E. Jarvis:** Monsieur le président, monsieur Hovdebo, je crois que cela dépendrait en grande partie du genre de distribution. Nous avons dans nos registres, bien sûr, des données indiquant combien chaque producteur a vendu de grain à la Commission. Ces renseignements ne comprennent pas les ventes de blé de moindre qualité, d'orge ou d'avoine sur le marché intérieur des grains de provende. Ils ne comprennent pas non plus les ventes de colza ou d'autres produits ne relevant pas de la Commission. Mais nous avons des renseignements complets sur le grain vendu à la Commission par chaque producteur.

Maintenant, si on envisageait que la Commission canadienne du blé distribue un montant qui serait ajouté, par exemple, au paiement final—un montant par tonne ou par boisseau—on pourrait probablement l'ajouter au paiement final.

**Le président:** Dernière question, monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Vous pensez donc que vos ordinateurs vous permettraient de le faire dans certains cas. Savez-vous si l'Administration de la stabilisation du grain ou un autre organisme a les moyens de mettre en oeuvre un système de versement aux producteurs?



[Text]

**Mr. W. E. Jarvis:** I suppose the western Grain Stabilization Authority has information on more grains, in the sense of producers who participate in that plan. There are six or seven grains involved, and they would have information on producer sales of those grains. We would not have information on his sales, except for board grains. But then I guess not all producers are participating in the stabilization scheme, so maybe their information is incomplete. Dr. Oleson might have a view as to who has what information, but I do not suppose anyone has complete enough information at this point in time to cover all producers and all the major grains. It would be a matter, I presume, of developing a system to do so.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hovdebo. Mr. Neil, final questioner.

**Mr. Neil:** Thank you, Mr. Chairman. I was interested in your comments, Mr. Jarvis, regarding the Senior Grain Transportation Agency, and your comments to Mr. Reid regarding sanctions and awards. I can understand your position about sanctions and awards regarding the Canadian Wheat Board because, basically, any monetary penalty that would be assessed against the Wheat Board would be a penalty against the producer.

**Mr. W. E. Jarvis:** That is right.

**Mr. Neil:** And this is certainly not what we want to see. But it seems to me that the penalties and awards which could be assessed against the other participants might be effective in ensuring that the system is more efficient. Looking at the duties and functions, under Clause 12.(a)(i), the first function is:

(i) performance objectives for system participants and awards and sanctions related thereto,

and it seems to me that if we are interested in a more effective and efficient system, if all the participants who are named on the committee were involved in discussions, they perhaps could come up with a reasonably good system of awards and sanctions. Granted the elevator companies, for example, might be unhappy with the sanctions, but they certainly would be happy with the awards. But this is just to advise and make recommendations to the minister regarding them. It seems to me that this is a function the committee could certainly look at.

• 1750

The other is subsection (2), measures to improve the capacity and efficiency of the grain transportation shipping and handling system. Here again it seems to me that not only the producers but all the participants in the system should be interested in making the most efficient and effective system possible. By getting together as a committee, you would be able to discuss and look back on previous activities to determine where the inefficiencies are and come up with some recommendations as to how you could improve the efficiency, because without such a committee I do not imagine that the participants in the whole system really get together at any time to discuss this, do they?

[Translation]

**M. W.E. Jarvis:** Je suppose que l'Administration de la stabilisation du grain de l'Ouest a des renseignements sur plus de grains car un plus grand nombre de producteurs participent à ce régime. Il y a six ou sept grains et elle devrait avoir des renseignements sur les ventes de ces grains pour chaque producteur. Nous n'avons pas de renseignements sur ces ventes, nous n'en avons que sur les grains qui relèvent de la Commission. Cependant, je suppose que tous les producteurs ne participent pas au plan de stabilisation et que ces renseignements sont peut-être incomplets. Monsieur Oleson sait peut-être qui a quels renseignements mais je ne pense pas qu'un seul organisme en ait assez maintenant pour grouper tous les producteurs de tous les principaux grains. Je suppose qu'il faudrait élaborer un système.

**Le président:** Merci, monsieur Hovdebo. Monsieur Neil, vous êtes le dernier à poser des questions.

**M. Neil:** Merci, monsieur le président. J'ai été intéressé, monsieur Jarvis, par ce que vous avez dit au sujet de l'Administration supérieure du transport du grain et de vos commentaires concernant les sanctions et les primes. Je comprends la position de la Commission canadienne du blé vis-à-vis des sanctions et des primes car, fondamentalement, toute sanction monétaire imposée à la Commission le serait en fait pour le producteur.

**M. W.E. Jarvis:** C'est exact.

**M. Neil:** Et ce n'est sûrement pas ce que nous voulons. Mais il me semble que les peines et les récompenses qui pourraient viser d'autres intervenants pourraient assurer une plus grande efficacité du système. Si on regarde les devoirs et les fonctions prévus au sous-alinéa 12.a)i), la première fonction est:

i) les objectifs de rendement des participants du système et les peines et les sanctions s'y rapportant,

et il me semble que si nous voulions un système plus efficace et que si tous les intervenants qui font partie du Comité participaient aux discussions, ils pourraient peut-être établir un assez bon système de primes et de sanctions. Il est certain que les sociétés d'éleveurs, par exemple, n'aimeraient pas les sanctions mais qu'elles seraient certainement heureuses de toucher des primes. Mais cette disposition ne prévoit que des conseils et des recommandations au ministre les concernant. Il me semble que c'est là une fonction que le Comité pourrait examiner.

L'autre disposition qui se trouve au paragraphe (2) est une mesure visant à améliorer la capacité et l'efficacité du système de manutention et d'expédition du transport du grain. Là encore, il me semble que tous les participants du système et non uniquement les producteurs ont intérêt à le rendre aussi efficace que possible. En vous réunissant comme un comité, vous pourriez discuter des activités antérieures et les évaluer, afin de déceler des faiblesses et de formuler des recommandations pour les corriger, car, sans un comité de ce genre, j'imagine que tous les participants du système ne se réunissent jamais pour discuter de ces questions. Est-ce qu'ils le font?

[Texte]

**Mr. W.E. Jarvis:** Well, there is an existing Senior Transportation Committee, and under that there has been a technical committee which looked at particular issues such as the pooling of cars in the port, and it has had impact on efficiency of the system and car turnaround. In other words, cars from a particular company did not have to go to the terminal owned by that company but rather could be pooled and as long as the quantities balanced out, could go to the terminal which involved the least switching and had the fastest and most effective turnaround. There are things like that which have been worked through the industry committees and presumably would be carried through this kind of a committee to sharpen up the performance of the system as these things are possible and can be done.

**Mr. Neil:** But there is a wider range of participants in this committee than there is in the present committee.

**Mr. Leibfried:** We have had, as Mr. Jarvis indicated, these kind of committees over the years, ad hoc or whatever you want to call them. I have sat through hundreds of them and week after week we used to watch and have report cards on everybody. The presidents would come in, the vice-presidents of the railways, the presidents of the companies, the board, the grain commission, and we would go over it. I know it is very hard to be completely objective because it is a dynamic, changing system, and to say that was your target, you should have made this week or that week, no excuses, is very, very difficult to do in a practical way. Yet sitting down and talking about it, and everybody trying to do their best, I think you get results. But to be able to actually put down a hard, fast number for this day or that week or even a month or a year is a pretty difficult situation.

**The Chairman:** Your final question please, Mr. Neil.

**Mr. Neil:** I really do not visualize the function of the committee as looking at the day-to-day operation or the nuts and bolts. I look upon them as being a committee that takes a broad view and says, well, in that particular area there are some problems that should be looked at, then study them and make recommendations that in that particular area there could be changes. I do not view this as a technical committee, as the pools and some of the other people suggest. There is farmer representation. I do not believe there is enough farmer representation on it, because some of the farmers are pretty clever individuals and they can tell you where the inefficiencies are, particularly if they go out to the west coast and see the boats sitting in the harbour and see the congestion in the rail yards and so on.

I see this as a good thing. Perhaps the allocation of railway cars is something that should not be in there, but certainly I see it as a good thing and I do not buy your argument that you would have to disclose anything of a confidential nature as far as this committee is concerned.

**Mr. Leibfried:** Sometimes we may have to change our programs rather drastically, and to go to a committee, you cannot really say because your major buyers do not want you

[Traduction]

**M. W.E. Jarvis:** Et bien, il existe déjà un comité supérieur du transport à l'intérieur duquel il y avait un comité technique qui examinait certaines questions comme la mise en commun des wagons dans le port et il avait une influence sur l'efficacité du système et le retournement des wagons. Autrement dit, les wagons d'une certaine société n'avaient pas à retourner à leur terminus, ils pouvaient être mis en commun et dans la mesure où les quantités s'équilibraient, ils pouvaient retourner au terminus exigeant le moins d'aiguillage et être ainsi retourner de la façon la plus efficace possible. Des mesures semblables ont été prévues par les comités du secteur et elles se transmettraient probablement à ce genre de comité chargé d'améliorer le rendement du système, car de telles façons de procéder sont possibles.

**M. Neil:** Mais il y a plus de participants dans ce comité que dans celui qui existe actuellement.

**M. Leibfried:** Comme M. Jarvis l'a mentionné, nous avons eu des comités de ce genre au cours des années, des comités ad hoc et tout ce que vous voulez. J'ai fait partie de centaines d'entre eux et semaine après semaine, nous nous employons à surveiller et à examiner des rapports sur tout le monde. Nous y voyons les présidents, les vice-présidents des chemins de fer, les présidents des sociétés, le conseil d'administration, la Commission du grain et nous examinons tout. Je sais qu'il est très difficile d'être parfaitement objectif parce que c'est un système dynamique et changeant et qu'il est très difficile, en pratique, de dire à quelqu'un: «c'était là l'objectif que vous deviez atteindre cette semaine ou cette autre semaine et vous n'avez pas d'excuses.» Cependant, quand on discute des problèmes et que tous font de leur mieux, je pense qu'on peut obtenir des résultats. Mais il est très difficile de fixer un chiffre précis pour un jour, une semaine ou même un mois ou une année.

**Le président:** Votre dernière question, s'il-vous-plait, monsieur Neil.

**M. Neil:** Je ne conçois pas vraiment que le rôle du comité consiste à examiner l'exploitation quotidienne, les boulons et les écrous. Je le vois comme un examen des questions d'ordre général pour dire que dans tel domaine, il faudrait essayer de régler certains problèmes pour ensuite les étudier et présenter des recommandations. Je ne le vois pas comme comité technique, comme les pools ou comme d'autres le conçoivent. Les agriculteurs y sont représentés. Je ne crois pas qu'ils le soient suffisamment car certains d'entre eux sont très habiles et ils peuvent vous dire ce qui cloche, surtout s'ils vont sur la côte ouest pour voir les navires qui attendent dans le port, s'ils voient l'encombrement des cours de triage et ainsi de suite.

Je vois ce comité comme une bonne chose. Peut-être qu'on ne devrait pas lui confier la répartition des wagons, mais il me semble que ce serait certainement une bonne chose, et je ne trouve pas votre argument valable quand vous dites que ce comité aurait à divulguer des renseignements de nature confidentielle.

**M. Leibfried:** Il arrive parfois que nous ayons à apporter des changements considérables à notre programme et s'il faut se rendre au comité, ce qu'on ne peut vraiment faire parce que les



## [Text]

to, so you are going to feel pretty... How are you going to explain it, and yet you have had to do it?

**Mr. Neil:** I can understand if you are working on a technical basis, but if you are working on broad, general discussions of efficiencies, and that would not take place. You would not have to disclose any confidentiality. Thank you very much, my time is up.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Neil.

That ends the questioning of these witnesses. I thank you, Mr. Jarvis, and your associates for your appearance here today. Despite my question, I was being facetious. I have the impression that your answers were frank and full. Thank you.

**Mr. W.E. Jarvis:** We thank the committee for the opportunity to appear before you.

• 1755

**The Chairman:** Thank you, sir.

I will now call on the Advisory Committee to the Canadian Wheat Board. Mr. Atkinson and Mr. Galloway.

While we are awaiting them, is it the wish of the committee that the brief and the charts submitted by the Maritime Farmers Council be appended to this day's proceedings?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Agreed, thank you.

Is it also the wish of the committee that the brief submitted by Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis and Healy, Barristers and Solicitors, be appended to this day's proceedings?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Atkinson, welcome back. Welcome, Mr. Galloway.

I am mindful, Mr. Atkinson, of your admonition to us in Regina that when you get wound up you are hard to stop. But I notice that your brief is in fact brief, and whether you read it into the record or whether you simply summarize it and we will have it appended is up to you. So I would ask you to proceed please, sir.

**Mr. Roy Atkinson (Chairman, Advisory Committee to the Canadian Wheat Board):** Thank you, Mr. Chairman, and members of the committee.

Mr. Chairman, with your acceptance I would suggest that the brief be made part of the record. I will read some of it and then we can go to discussion, if that is acceptable.

**The Chairman:** Yes, that is acceptable. Is that agreed, by the way?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Agreed, thank you. There, we have the authority now. So proceed please, Mr. Atkinson.

## [Translation]

principaux acheteurs s'y opposent, on se sentira vraiment... comment peut-on l'expliquer et pourtant il faut le faire?

**M. Niel:** Je peux comprendre cela si on s'occupe des détails, mais si on s'en tient à des discussions générales touchant l'efficacité cela ne se présente pas. Vous n'auriez pas à divulguer de renseignements confidentiels. Merci beaucoup, mon temps est écoulé.

**Le président:** Merci, monsieur Neil.

Cela met fin à l'interrogation des témoins. Je remercie M. Jarvis et ses collaborateurs d'avoir bien voulu comparaître ici aujourd'hui. Malgré la question que je vous ai posé, je n'étais pas vraiment sérieux. J'ai l'impression que vos réponses ont été franches et complètes. Merci.

**M. W.E. Jarvis:** Nous remercions le Comité de nous avoir donné l'occasion de comparaître devant lui.

**Le président:** Merci, monsieur.

J'appelle maintenant le Conseil consultatif de la Commission canadienne du blé. Messieurs Atkinson et Galloway.

En attendant, plaît-il au Comité que les mémoires et les graphiques présentés par le *Maritime Farmers Council* soient mis en appendice au compte rendu des travaux d'aujourd'hui.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adopté, merci.

Le comité voudrait-il aussi que le mémoire présenté par Miller, Thompson, Sedgewick, Lewis et Healy, avocats et notaires, soit mis en appendice aux travaux d'aujourd'hui?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci.

Bienvenue monsieur Atkinson. Bienvenue monsieur Galloway.

Je me souviens encore, monsieur Atkinson, de la mise en garde que vous nous avez faite à Régina où vous nous avez dit qu'une fois parti, vous êtes difficile à arrêter. Mais je remarque que votre mémoire n'est pas long; vous pouvez le lire pour qu'il soit inscrit au compte rendu ou simplement le résumer pour le faire mettre en appendice; c'est comme vous voulez. Veuillez donc commencer, s'il-vous-plaît.

**M. Roy Atkinson (président, Comité consultatif de la Commission canadienne du blé):** Je vous remercie, monsieur le président ainsi que les membres du Comité.

Monsieur le président, si vous le voulez bien, j'aimerais que ce mémoire fasse partie du compte rendu. Je vais en lire une partie et nous pourrions en discuter, si cela vous semble acceptable.

**Le président:** Oui, c'est acceptable. Est-on d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** D'accord, merci. Voilà, nous le pouvons maintenant. Allez-y, s'il-vous-plaît, monsieur Atkinson.

[Texte]

**Mr. Atkinson:** Thank you.

Mr. Chairman and members of the committee, my name is Roy Atkinson. I farm near Landis, Saskatchewan, and I represent, as chairman, the Advisory Committee to the Canadian Wheat Board. I would like to introduce to you Mr. Ken Galloway, of Fort Saskatchewan, Alberta, a vice-chairman of the committee.

I will just say a few words about the Wheat Board Advisory Committee. We are a group of 11 producers, each representing a specific area of western Canada. We are elected representatives of 145,000 Wheat Board permit holders, and as such we are able to provide a fair representation of the views of grain producers in our respective areas.

Our purpose in appearing here today is to express our concerns about the effect of Bill C-155 on the operations of the Canadian Wheat Board. This is a question of vital concern to grain producers, as the Canadian Wheat Board is very important to us. Our livelihood hinges on grain exports, and the Wheat Board, as salesman for and shippers of about 90% of our export grain, has more effect on our income than any other marketing organization.

Farmers have a great deal of respect for the Canadian Wheat Board. It is arguably the most successful grain marketing organization in the world.

**The Chairman:** Let me interrupt you there for a minute. Who would argue that with you?

**Mr. Atkinson:** Well, I just raise the possibility that there might be someone, and I give them the opportunity.

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Atkinson:** Like prairie farmers themselves, the board has gone through some tough times, but when it is given the tools to do its job it always does it very well.

As farmers and advisory committee members, we sometimes give the board a pretty hard time. Any organization selling between \$5 billion to \$6 billion worth of product from about 145,000 farms has to make some tough marketing decisions, and they are not always popular with each and every farmer. Unpopular decisions would be inevitable with any marketing system. What we like about this one is that we can go to a meeting once a month and demand some answers. We do not always like them, but we get them.

• 1800

Wheat Board commissioners put themselves in front of farmers at meetings across the Prairies every year, and give frank answers to their questions. The board provides more information about its activities than any other grain marketing organization in the world.

[Traduction]

**M. Atkinson:** Merci.

Monsieur le président, membres du Comité, mon nom est Roy Atkinson. J'exploite une ferme près de Landis, Saskatchewan et je représente, à titre de président, le Comité consultatif de la Commission canadienne du blé. J'aimerais vous présenter monsieur Ken Galloway de Fort Saskatchewan, Alberta, un des vice-présidents du Comité.

Je ne dirai que quelques mots du Comité consultatif de la Commission du blé. Nous sommes un groupe de 11 producteurs dont chacun représente une région de l'Ouest. Nous sommes les représentants élus de 145,000 détenteurs de permis de la Commission du blé, ce qui nous permet de bien représenter les céréaliculteurs de nos régions respectives.

Nous comparaissons ici aujourd'hui pour vous faire part de nos craintes relativement aux répercussions du projet de loi C-155 sur les opérations de la Commission canadienne du blé. C'est une question d'importance vitale pour les céréaliculteurs, car la Commission canadienne du blé a une grande importance pour nous. Nous vivons de l'exportation de grain et la Commission du blé, comme vendeur et expéditeur de 90 p.c. de nos exportations de grain, influe plus sur notre revenu que tout autre organisme de commercialisation.

Les agriculteurs ont un grand respect pour la Commission canadienne du blé. On pourrait démontrer que c'est, dans le monde, l'organisme de commercialisation du grain qui connaît le plus de succès.

**Le président:** Permettez-moi de vous interrompre une minute. Qui prétendrait le contraire.

**M. Atkinson:** J'évoque seulement la possibilité que quelqu'un le fasse, et je lui en donne l'occasion.

**Le président:** Très bien.

**M. Atkinson:** Comme les agriculteurs des Prairies, eux-mêmes, la Commission a connu des temps difficiles, mais quand on lui donne les outils dont elle a besoin pour accomplir son travail, elle le fait toujours très bien.

Comme agriculteurs et membres du Comité consultatif, nous faisons parfois passer un mauvais quart d'heure à la Commission. Tout organisme qui vend les produits d'environ 145,000 exploitations agricoles représentant une valeur de 5 à 6 milliards de dollars doit prendre des décisions difficiles, décisions que n'approuvent pas toujours tous les agriculteurs. Tout organisme de commercialisation doit forcément prendre des décisions impopulaires. Ce que nous aimons de celui-ci, c'est que tous les mois nous pouvons nous rendre à une réunion et exiger des réponses. Nous n'aimons pas toujours cela, mais il nous en arrive.

Les commissaires de la Commission du blé sont confrontés aux agriculteurs pendant les réunions à travers les Prairies chaque année et donnent des réponses franches à leurs questions. La commission donne plus de renseignements sur ses activités que toute autre organisation de commercialisation du grain dans le monde.



## [Text]

Technically, the board is an agency of the Crown, with its marketing authority derived from an act of Parliament and with responsibility to Parliament. But the Canadian Wheat Board Act specifies that the board acts in the best interests of grain producers, and it has an exemplary record of doing so. Producers pay all of the board's marketing costs and we pay the salaries of board employees, and therefore we insist that it act in our best interests.

In order to be effective, any organization must be prepared to take responsibility for its actions and account for those actions to its constituents. If any of the board's responsibilities are removed, it cannot be accountable for its actions. We do not want to see the possibility that the board's actions can be vetoed by some agency, public or private, that is not accountable for shipping board grain.

I do not want to sound melodramatic, but the best way to describe how prairie farmers feel about the board is that it is the same way they feel about their relatives. The family may complain amongst themselves about a relative sometimes, but if someone else criticizes him or her unjustly, they will be pretty quick with their defence.

That is one of the main reasons we asked to appear here today. We sense an attack on our board, and the possibility that some of its powers can be transferred to an agency that is not responsible to grain producers for its marketing and shipping decisions. The board itself has already told you its specific concerns about potential erosion of its powers and the very real chance that this may restrain them from continuing the excellent job they have been doing.

I am going to speak in more general terms about the political process that led to this threat.

Back in 1978-1979, things were not going well for western grain producers. Rail cars were in short supply and there had been an unusual number of weather and labour-management problems. We had produced three bumper crops in a row in 1976, 1977 and 1978, and while the market was there, the board did not have the transportation resources to supply it.

Someone had to get the blame for this and, while it did not deserve it, the most convenient target was the Wheat Board. A minority of vested interests in the industry and in Transport Canada, who wanted the board's powers curtailed, claimed there was no shortage of rail cars or other transportation facilities. They said the problem was inefficiency and the cause was the Wheat Board. Those interests unfortunately had the ear of the governments of the day, who preferred to listen to them because they were unwilling to spend more money on hopper cars or compel the railways to do so.

## [Translation]

Techniquement, la commission est une société de la Couronne qui tient son autorité de commercialisation d'une Loi du Parlement et qui doit rendre compte au Parlement. Mais la Loi sur la Commission canadienne du blé stipule que la commission doit agir dans l'intérêt des producteurs de grain et son dossier est exemplaire à cet égard. Les producteurs paient tous les frais de commercialisation de la commission et nous payons le salaire des employés de la commission, etc., par conséquent, nous insistons pour qu'elle agisse dans notre intérêt.

Afin d'être efficace, toute organisation doit être prête à assumer la responsabilité de ses actes et à rendre compte de ses actes à ses membres. Si ses responsabilités sont retirées à la commission, elle ne peut plus rendre compte de ses actes. Nous ne voulons pas voir s'actualiser la possibilité qu'une agence, publique ou privée, n'ayant aucune responsabilité sur l'expédition du grain de la commission, puisse opposer son veto aux actes de cette commission.

Je ne veux pas faire de mélodrame, mais la meilleure façon de décrire ce que les agriculteurs des Prairies sentent pour la commission est de dire qu'ils sentent pour elle ce qu'ils sentent pour leur famille. De temps à autre, la famille peut se plaindre d'un de ses membres, mais si quelqu'un d'autre le ou la critique injustement, elle se portera vite à sa défense.

C'est une des principales raisons pour laquelle nous avons demandé à paraître ici aujourd'hui. Nous sentons que notre commission est agressée, de même que nous sentons la possibilité que certains de ses pouvoirs puissent être transférés à une agence qui n'est pas responsable devant les producteurs de grain quant à ses décisions de commercialisation et d'expédition. La commission elle-même vous a déjà fait part de ses préoccupations quant à une érosion éventuelle de ses pouvoirs et à la possibilité réelle que cela puisse nuire à la continuité de l'excellent travail qu'elle a fait jusqu'ici.

Je vais parler en termes plus généraux du processus politique qui a mené à cette menace.

Cela n'allait pas bien pour les producteurs de grain de l'Ouest, en 1978-1979. Les wagons manquaient et il y avait eu un nombre inusité de problèmes de conditions atmosphériques et de gestion de la main-d'oeuvre. Nous avons eu trois récoltes exceptionnelles de suite en 1976, 1977 et 1978 et, bien que le marché ait été ouvert, la commission ne disposait pas du matériel de transport nécessaire.

Quelqu'un devait être blâmé et, bien qu'elle ne le méritait pas, la Commission du blé constituait la cible la plus facile. Une minorité directement intéressée de l'industrie et de Transports Canada, qui cherchait à restreindre les pouvoirs de la commission, prétendait qu'il n'y avait pas pénurie de wagons ou d'autres installations de transport. Ils affirmaient que le problème tenait à l'inefficacité et que la Commission du blé en était responsable. Malheureusement, ces intérêts étaient très écoutés par les gouvernements du moment qui ont préféré se ranger à leurs arguments parce qu'ils se refusaient à dépenser plus d'argent sur des wagons à trémie ou pour forcer les compagnies de chemin de fer à acheter ces wagons.

## [Texte]

In late 1978, the Wheat Board bit the bullet and bought 2,000 hopper cars, using our money. A lot of farmers did not like that and I do not recall the board ever being under such strong attack. I also do not recall such a fast change of opinion. The following year, grain exports increased 1.2 million tonnes because of the new cars bringing us to a new record. There is no doubt the board purchase was responsible for forcing federal and provincial governments to admit that new cars were needed and to go ahead with their own purchases. You will now be hard pressed to find a farmer who is not glad the board bought those cars.

But getting back to 1979, the board was also receiving a lot of criticism because it had the unenviable job of splitting the rail car fleet between board and non-board grains. There were not enough to go around, and inevitably there were complaints the board was not being fair. Of course, we now know the board was being more than fair. In 1978-1979, rapeseed exports rose 70% while wheat exports dropped 3 million tonnes.

Nevertheless, the new government elected in 1979 felt it had to do something. It launched yet another study into efficiency and concluded that what we needed was a government agency to split the car fleet and look like it was doing something to promote efficiency. I must admit, many advisory committee members supported the new agency at the time. The committee was so concerned about the criticism the board was receiving for being unfair in its car split that we thought it would be better to have someone else doing the job.

I guess the first feelings of unease we had were when the new agency and its high-profile co-ordinator at the time took credit for the record exports that happened to coincide with the first year of their operations. Things like the introduction of the board's 2,000 new cars, Thunder Bay opening three weeks earlier than the previous year, or a large winter rail shipment run entirely by the Wheat Board did not seem to have anything to do with it.

In fact, all the new agency was doing was splitting the fleet. There were just as many, if not more, criticisms of it than of the board, even though the job was getting easier all the time. There have been over 8,000 new hopper cars added to the fleet since the GTA started and production of non-board grain has dropped. The job has not been nearly as difficult as the board's had been in those two bad years when there was a shortage of cars.

We now know we were mistaken in supporting the new agency because we should have realized any new agency would not be content to simply split the car fleet but, rather, would keep looking to expand its own powers. Today we are facing the very real possibility that the agency or a new agency with expanded powers and a powerful administrator will take powers away from the board and inevitably damage its sales efforts. Remember that any organization has to justify its

## [Traduction]

A la fin de 1978, la Commission du blé prenait le taureau par les cornes et achetait 2,000 wagons à trémie à même notre argent. Plusieurs agriculteurs n'ont pas apprécié cela et je ne me souviens pas d'avoir jamais vu la commission attaquée comme cela. Je n'ai jamais vu non plus un revirement d'opinion aussi rapide. L'année suivante, les exportations de grain grimpaient de 1.2 millions de tonnes, ces nouveaux wagons nous permettant d'établir un nouveau record. Il n'y a aucun doute que l'achat de la commission a forcé les gouvernements fédéral et provinciaux à admettre que ces nouveaux wagons étaient nécessaires et à procéder à leurs propres achats. Vous aurez maintenant de la difficulté à trouver un agriculteur qui ne soit pas satisfait que la commission ait acheté ces wagons.

Mais pour en revenir à 1979, on critiquait également beaucoup la commission parce qu'elle avait la charge peu enviable de répartir la flotte de wagons entre les grains commission et non commission. Il n'y en avait pas suffisamment pour accommoder tout le monde et on se plaignait que la commission n'était pas juste. Bien sûr, nous savons maintenant que la commission était plus qu'équitable. En 1978-1979, les exportations de colza augmentaient de 70 p. 100 alors que les exportations de blé tombaient de 3 millions de tonnes.

Toutefois, le nouveau gouvernement élu en 1979 se sentait le devoir de faire quelque chose. Il lançait une nouvelle étude d'efficacité et concluait de la nécessité d'une autre agence publique responsable de répartir la flotte de wagons et de faire semblant de faire quelque chose pour promouvoir l'efficacité. Je dois admettre qu'à l'époque, plusieurs membres du comité consultatif ont appuyé la nouvelle agence. Le comité était tellement préoccupé des critiques adressées à la commission quant à sa répartition des wagons, que nous avons pensé qu'il était mieux que quelqu'un d'autre s'en charge.

Je crois que le premier malaise que nous ayons ressenti est venu de ce que la nouvelle agence et son coordonnateur du moment ont pris le crédit du record d'exportations qui coïncidait avec sa première année d'entrée en fonction. Il semblait que l'apport des 2,000 nouveaux wagons de la commission, que l'ouverture de Thunder Bay trois semaines plus tôt que l'année précédente ou que l'expédition ferroviaire hivernale importante effectuée entièrement par la Commission du blé n'y étaient pour rien.

En fait, la nouvelle agence ne s'occupait que de la répartition des wagons. Et elle a été critiquée autant, sinon plus, que la commission, même si ce travail devenait de plus en plus facile. La flotte s'est grossie de 8,000 nouveaux wagons à trémie depuis l'entrée en fonction de l'ATG et la production de grain non commission est tombée. Ce travail était loin d'être aussi difficile que celui de la commission pendant ces deux mauvaises années alors qu'il y avait pénurie de wagons.

Nous savons maintenant que nous avons fait une erreur en appuyant la nouvelle agence parce que nous aurions dû nous rendre compte que toute nouvelle agence ne se contenterait pas de répartir simplement les wagons, mais chercherait plutôt à étendre ses pouvoirs. Nous devons faire face aujourd'hui à la possibilité réelle que cette agence, ou une nouvelle agence aux pouvoirs étendus ayant un administrateur puissant, retire ses pouvoirs à la commission et nuise inévitablement à ses efforts



## [Text]

existence. What happened with the GTA is that it was created to find imagined problems, but found out there were not that many to worry about.

What concerns us as producers is that the GTA, and others in government who have a vested interest in finding problems to justify their existence, are going to create some at our expense. This agency is going to be used to create a marketing and transportation system that meets with a theoretical conception of efficiency as viewed by a few economists and bureaucrats. We want a system that meets the needs of farmers and their customers.

This is why our committee is opposed to variable rates which are clearly provided for in Bill C-155. Farmers do not need any lessons about economic realities. We see them every day in the price we get for our grain and we see them as more and more local elevators are forced to close because companies cannot afford or choose not to maintain them. We do not need the inevitable process of elevator rationalization artificially speeded up at the whim of government officials or of railroads, who are trying to mold the system in their own favorite image.

Our message today is that you should consider very seriously whether this agency is needed at all. Everyone agrees that the board in conjunction with the grain industry and the railways is doing an excellent job of selling and moving our grain. We want control of the system to remain with the board and the industry, rather than have it move to another department of government whose objectives may not coincide with those who use or provide services in the system.

The section of Bill C-155 dealing with the Senior Grain Transportation Committee raises similar concerns. It proposes a committee made up of individuals representing a broad spectrum of the grain industry.

We have no doubt that operating on an ad hoc basis, such a committee can play a useful role in discussing and resolving technical problems involving the movement of grain. However, we must wonder about a legislatively constituted committee in which an agent of the Wheat Board would have equal representation to the board itself. Does a representative of licensed grain dealers or lake vessel owners have the same importance as the Canadian Wheat Board? The board is the producers' marketing agency and the legal shipper of the grain and, as such, should have the most authority.

Our other major concern, again already expressed by the board, is about the degree of subsidy to us versus our competitors in other countries. I would like to make it very clear that most producers would ideally choose not to have subsidies. If we lived in a world where economic theories worked perfectly, we would be more than willing to pay full compensatory rates for shipping our grain.

## [Translation]

de vente. Souvenez-vous que toute organisation doit justifier son existence. L'ATG a été créée pour trouver des problèmes imaginaires, mais a trouvé qu'il n'y en avait pas tant que ça à régler.

Ce qui nous préoccupe en tant que producteurs, est que l'ATG, et d'autres du gouvernement, ont intérêt à trouver des problèmes pour justifier leur existence, et qu'ils en créeront à nos dépens. Cette agence servira à créer un système de commercialisation et de transport qui se conformera à une conception théorique de l'efficacité vue par quelques économistes et bureaucrates. Nous voulons un système qui satisfasse les besoins des agriculteurs et de leurs clients.

C'est pourquoi notre comité s'oppose aux taux variables prévus dans le projet de loi C-155. Les agriculteurs n'ont pas besoin de leçons sur les réalités économiques. Nous les trouvons tous les jours dans le prix que nous obtenons de notre grain et nous les trouvons lorsque de plus en plus d'élevateurs locaux sont forcés de fermer parce que les compagnies ne peuvent plus se les payer ou choisissent de ne pas les garder. Nous n'avons pas besoin que le processus inévitable de rationalisation des élevateurs soit accéléré à la fantaisie des autorités du gouvernement ou des compagnies de chemin de fer, qui essaient de mouler le système à l'image qu'ils s'en font.

Notre message d'aujourd'hui est que vous devriez examiner très consciencieusement la nécessité de cette agence. Tout le monde s'accorde à dire que la commission, conjointement à l'industrie du grain et aux compagnies de chemin de fer, fait un excellent travail quant à la vente et au mouvement de notre grain. Nous voulons que le contrôle du système demeure entre les mains de la commission et de l'industrie, plutôt que d'être transféré à un autre ministère du gouvernement dont les objectifs ne coïncideraient peut-être pas avec ceux des utilisateurs ou des fournisseurs de services du système.

L'article du projet de loi C-155 qui a trait au comité supérieur du transport du grain nous préoccupe au même titre. Il suggère un comité composé d'individus représentant une gamme des intervenants de l'industrie du grain.

Nous ne doutons pas qu'un tel comité ad hoc puisse jouer un rôle utile dans la discussion et la solution des problèmes techniques liés au mouvement du grain. Nous devons cependant nous interroger sur un tel comité constitué légalement au sein duquel un agent de la Commission du blé aurait une représentation égale à celle de la commission elle-même. Est-ce qu'un représentant des marchands licenciés de grain ou des propriétaires de vaisseaux lacustres ont la même importance que la Commission canadienne du blé? La commission est l'agence de commercialisation des producteurs et l'expéditeur légal du grain et, comme tel, devrait avoir le plus d'autorité.

Notre autre préoccupation importante, également exprimée par la commission, touche au niveau de subvention que nous recevons par rapport à celui des compétiteurs des autres pays. Je voudrais qu'il soit clair que la plupart des producteurs préféreraient idéalement ne pas avoir de subvention. Si nous vivions dans un monde où les théories économiques fonctionnaient parfaitement, nous serions prêts à payer le plein tarif compensatoire pour expédier notre grain.

## [Texte]

Unfortunately, we live in a highly imperfect world. We must sell our grain in a highly competitive world market and we are forced to take whatever that market provides. Grain is all too frequently sold at below its real value because some countries are prepared to use taxpayers' money or funds from import levies and other sources to subsidize its export, either directly or indirectly. As the board has said, our competitors in the U.S. are receiving over \$1 U.S. per bushel in subsidy, and in the EEC, almost \$2, compared to our 35¢ to 40¢.

If we are to continue to export in competition with these exporters we need a little help from the rest of the country, as grain producers cannot battle the treasuries of the U.S. and the EEC themselves. Perhaps this means a little bit of public investment, but the returns on that investment, from increased export earnings, make it worthwhile.

We can only observe that our government is proposing to reduce assistance rather than increase it. At a time when increased export earnings are vital to our economy, this seems like a backward step. Indeed, the government seems to be discouraging exports by imposing a 31.1 million-tonne cap on export assistance.

There is one point we would like to make very clear, and that relates to the method of payment. There has been a lot more heat than light shed on this issue, and our comments will be brief. We simply want committee members to be very clear about the basic issue.

As we have said, the alleged \$651 million Crow benefit represents relatively small assistance in relation to our competitors. The issue is, who gets the money. Either way the payment is made, grain producers are going to receive less assistance than they do now and their freight costs will go up dramatically. If the money is paid directly to the railways, grain farmers at least get to keep the benefits of the \$651 million. If it is paid directly to producers, they will get a lot less, as it will go to many more people than grain farmers.

The people who are suggesting payment to producers are not doing so because they believe western Canada will flow with milk and honey. They are doing so because they want some of that \$651 million. Perhaps livestock producers also need support. The question is whether that support should come at the expense of grain producers. We think not.

Mr. Chairman, I would like to make one point very clear: the board is in fact the shipper. In carrying out their legislative function, in marketing, they in fact are the shipper of all the grain that they originate that falls within their jurisdiction. So we are discussing a major shipper—a major shipper that is a marketing agency—and all those things that may impinge on their ability to carry out that marketing function.

## [Traduction]

Malheureusement, nous vivons dans un monde très imparfait. Nous devons vendre notre grain sur un marché mondial très compétitif et nous sommes forcés de prendre ce que nous offre ce marché. Le grain est trop fréquemment vendu au-dessous de sa valeur réelle parce que certains pays sont prêts à utiliser l'argent des contribuables ou les fonds provenant des taxes sur l'importation et d'autres sources pour subventionner les exportations, directement ou indirectement. Comme l'a dit la commission, nos compétiteurs américains reçoivent au-delà de 1 dollar U.S. par boisseau en subvention, et ceux de la CEE reçoivent presque 2 dollars, par rapport aux 35 ou 40 cents que nous recevons.

S'il nous faut continuer d'exporter en compétition avec ces exportateurs, nous avons besoin d'un peu d'aide du reste du pays parce que les producteurs de grain ne peuvent pas avoir le dessus sur les trésoreries des U.S.A. et de la CEE. Cela signifie peut-être un petit investissement public, mais les revenus de cet investissement provenant de la hausse des revenus à l'exportation le rendent valable.

Nous constatons que notre gouvernement se propose de réduire cette aide plutôt que de l'augmenter. Cela nous semble un recul alors qu'une augmentation des revenus à l'exportation est essentielle à notre économie. En fait, le gouvernement semble vouloir décourager les exportations en imposant une limite de 31,1 millions de tonnes à l'aide à l'exportation.

Nous tenons à souligner un point qui a trait au mode de paiement. On s'est beaucoup plus échauffé qu'éclairé sur ce sujet et nos commentaires seront brefs. Nous voulons simplement que les membres de ce Comité comprennent clairement ce problème fondamental.

Comme nous l'avons dit, la subvention de 651 millions de dollars, dite du Nid-de-Corbeau, constitue une aide relativement faible par rapport à celle que reçoivent nos compétiteurs. Le problème est de savoir qui recevra l'argent. Que le paiement soit fait d'une façon ou de l'autre, les producteurs de grain recevront une aide moindre qu'en ce moment et leurs frais de transport monteront radicalement. Si la subvention est faite directement aux compagnies de chemin de fer, au moins les producteurs de grain garderont le bénéfice des 651 millions de dollars. Si elle est payée aux producteurs, ils recevront beaucoup moins puisque cette somme sera répartie sur beaucoup plus de gens que les producteurs de grain seuls.

Ceux qui suggèrent que le paiement soit fait aux producteurs ne le font pas parce qu'ils croient que le lait et le miel couleront alors dans l'Ouest du Canada. Ils font cette suggestion parce qu'ils veulent obtenir une partie de ces 651 millions de dollars. Les producteurs de bestiaux ont peut-être aussi besoin d'aide. La question est de savoir si cette aide doit être accordée aux dépens des producteurs de grain. Nous croyons que non.

Monsieur le président, je voudrais citer un point: la commission est en fait l'expéditeur. En remplissant sa fonction légale, en s'occupant de la commercialisation, elle devient en fait l'expéditeur de tout le grain dont elle est l'origine et qui tombe sous sa juridiction. Nous parlons donc d'un expéditeur important, d'un expéditeur important qui est aussi une agence



[Text]

Mr. Chairman, we would now entertain any questions the committee may have with respect to the material we placed before you today.

**The Chairman:** I would ask, before I go to questions, that the remainder of the brief be printed as part of today's proceedings. Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I wonder, Mr. Chairman, if we could arrange to have the remainder of the brief printed right after . . .

**The Chairman:** Right, in sequence to what was read. So it is right in the record, the entire brief, printed as if read in its entirety. That is an excellent suggestion, Mr. Reid.

Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman. I have a short intervention, if I may, with the witnesses.

Mr. Atkinson, it seems to me that while you are the chairman of the advisory committee now, you have been a member of it ever since the inception. Is that correct?

**Mr. Atkinson:** No, that is not quite accurate. I am not quite of that age.

**Mr. Hargrave:** You were not one of the original advisory committee members?

**Mr. Atkinson:** No. I was first appointed to the committee in 1965, but that was . . .

**Mr. Hargrave:** Excuse me. What year was that again?

**Mr. Atkinson:** That was 1965; and I was elected when the process was changed to an election.

**Mr. Hargrave:** So you were in the first group that was elected?

**Mr. Atkinson:** Yes, that is correct.

• 1805

**Mr. Hargrave:** The reason I ask you this is that I think you would be in a pretty good position to make a comment on whether you see the manner in which the advisory committee to the Canadian Wheat Board is operating now, perhaps in the last year or so, compared to when it first evolved and so on. Is there any difference, especially in its relationship with the Canadian Wheat Board itself?

**Mr. Atkinson:** Speaking as a function of advisers to the board, I do not really see any change in the present method of selecting advisers as to the method of appointing that was formerly practised.

The one observation I would make—and this may be what you are dealing with—is that it is very useful for a representative of the farmers to have some back-up facilities in terms of research and any information from an organization. On the

[Translation]

de commercialisation, et de tout ce qui affecte sa capacité à remplir sa fonction de commercialisation.

Monsieur le président, nous sommes maintenant prêts à répondre à toutes les questions du Comité en ce qui a trait à l'information que nous vous avons livrée aujourd'hui.

**Le président:** Avant de passer aux questions, je voudrais demander que le reste du mémoire soit intégré comme partie des délibérations d'aujourd'hui. Entendu?

**Des voix:** Entendu.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, je me demande s'il ne serait pas possible que le reste du mémoire soit placé juste après . . .

**Le président:** Exact, juste après ce qui a été lu. De façon qu'il soit au dossier, tout le mémoire, intégré comme s'il avait été lu en entier. Excellente suggestion, monsieur Reid.

Monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président. J'ai une brève question, si vous le permettez, pour les témoins.

Monsieur Atkinson, il me semble que, bien que vous soyez en ce moment président du comité consultatif, vous en avez été membre depuis le début. Est-ce exact?

**M. Atkinson:** Non, ce n'est pas tout à fait exact. Je ne suis pas si âgé.

**M. Hargrave:** Vous n'étiez pas un des membres fondateurs du comité consultatif?

**M. Atkinson:** Non. J'ai d'abord été nommé à ce comité en 1965, mais c'était . . .

**M. Hargrave:** Je vous demande pardon. Quelle année avez-vous dit?

**M. Atkinson:** C'était en 1965, et j'ai été choisi lorsque la procédure a été changée pour une élection.

**M. Hargrave:** Vous faisiez donc partie du premier groupe choisi?

**M. Atkinson:** Oui, c'est exact.

**M. Hargrave:** Si je vous demande cela, c'est que je pense que vous êtes bien placé pour commenter la façon dont le Conseil consultatif de la Commission canadienne du blé fonctionne maintenant ou peut-être comment il a fonctionné dans le passé, comparativement à ce qui s'est passé au début, et ainsi de suite. Y-a-t'il des différences, surtout dans les relations avec la Commission canadienne du blé elle-même ?

**M. Atkinson :** Comme conseiller de la Commission, je ne vois pas vraiment de changement entre les méthodes actuelles de choisir les conseillers et celles qu'on suivait avant.

La seule observation que je ferais—c'est qu'il est très utile pour un représentant des agriculteurs de pouvoir bénéficier du soutien de l'organisme en termes de moyens de recherche et d'information. Actuellement, nous ne bénéficions pas tous de

## [Texte]

current basis each one of us does not have that, while formerly every member had that kind of back-up information.

So that is one area in which I see, based on my own experience, that the former method had its advantage.

**Mr. Hargrave:** Mr. Atkinson, may I ask you, do you see the role of the Wheat Board Advisory Committee as performing a useful and necessary function in the whole system as it is now operating?

**Mr. Atkinson:** Yes, of course. The representatives, coming as they do from the various areas—the 11 different areas across the Wheat Board designated area—are able to bring with them, based on their experience, valuable advice to the board in respect to matters as they impinge on the producers in the country.

For example, this year there was the opportunity to bring information with respect to the volume and the quality of the crop in some instances, and particularly in recent years with respect to the distribution of rolling stock at the various delivery points or the various areas within the respective areas, which had not been adequately placed in order to satisfy the needs of particular shipping points or particular groups of farmers or groups of farmers with certain classes of grain.

I suppose the other point, Mr. Hargrave, is that one of the dilemmas the board and farmers have had to continuously face is the tightness of revenue to meet rapidly escalating bills on the farm. The advisory committee has its utility in that respect.

**Mr. Hargrave:** Mr. Atkinson, I would like to ask you whether the Wheat Board Advisory Committee was asked for, or did the committee make, any representations to the Domestic Policy Review Committee which is presumably still going on. It began a year ago, in March of 1982, and there has been a Department of Agriculture review going on. Were you asked for your views as a committee on that, or did you extend some to it? What can you tell us as a committee?

• 1810

**Mr. Atkinson:** We were included in discussions on a national feed grain policy as committee representatives up until, I would think, probably about a year ago. I might be at variance on that. But we have not been directly involved in that discussion within the last six or eight months.

**Mr. Hargrave:** I just have one more question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Proceed, Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Mr. Atkinson, in almost the second last sentence of your presentation you make a very direct statement. You say:

Perhaps livestock producers also need support. The question is whether that support should come at the expense of grain producers. We think not.

## [Traduction]

ce genre de soutien, alors qu'auparavant tous les membres y avaient accès.

Je trouve donc, d'après mon expérience, que c'est un domaine où l'ancienne méthode avait des avantages.

**M. Hargrave :** M. Atkinson, croyez-vous que le Comité consultatif de la Commission du blé remplisse une fonction utile et nécessaire, compte tenu de la façon dont le système fonctionne maintenant?

**M. Atkinson :** Oui, bien sûr. Comme les représentants viennent de diverses régions—les onze différentes régions de la zone désignée de la Commission du blé, ils peuvent, à partir de leur expérience, fournir de précieux conseils à la Commission quant il s'agit de questions qui ont une incidence sur les producteurs.

Par exemple, on a eu l'occasion cette année de fournir des renseignements sur le volume et la qualité de la récolte dans certains cas, et plus particulièrement, ces dernières années, sur la répartition du matériel roulant aux divers points de livraison ou aux différents secteurs à l'intérieur de chaque région quand ce dernier n'avait pas été assez bien réparti pour répondre aux besoins de certains points d'expédition, de certains groupes d'agriculteurs ou de certains groupes ayant certaines catégories de grain.

Je suppose, d'autre part, monsieur Hargrave, que l'un des dilemmes auxquels sont constamment confrontés la Commission et les agriculteurs est le peu de recettes dont on dispose pour défrayer la hausse rapide des dépenses agricoles. Le Comité consultatif a son utilité à cet égard.

**M. Hargrave :** Monsieur Atkinson, j'aimerais vous demander si votre comité a fait des représentations, qu'on le lui ait demandé ou non, auprès du Comité de révision de la politique intérieure qui existe probablement encore. Il a été formé il y a un an, en mars 1982, et il y a eu une révision du ministère de l'Agriculture. A-t-on consulté votre comité à ce sujet; avez-vous fait connaître votre point-de-vue? Que pouvez-vous nous dire comme comité?

**M. Atkinson:** Jusqu'à il y a environ un an, nous avons participé à titre de représentants du Comité, aux discussions relatives à une politique nationale sur les grains de provende. Toutefois, nous n'avons participé directement à aucune discussion de ce genre depuis six ou huit mois.

**M. Hargrave:** Permettez-moi de poser une dernière question, monsieur le président.

**Le président:** Je vous en prie, monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Monsieur Atkinson, à l'avant-dernière phrase de votre mémoire, vous dites, en termes non équivoques:

Les éleveurs ont peut-être besoin d'aide, eux aussi. La question est de savoir si cette aide doit leur être donnée au détriment des producteurs céréaliers. Nous répondons que non.



## [Text]

Mr. Atkinson, you were at the hearing of this committee in Regina and participated in it, of course, and I am sure you will recall that the phrase "the livestock hurt" got tossed around rather significantly . . . —maybe a little carelessly, but it did get thrown around quite a bit by quite a number of different people who expressed an opinion. Would you agree? I am not trying to put a statement in your mouth, but I think there is indeed a livestock hurt. I go further and say that Bill C-155 does not address this so-called livestock hurt. Would you agree with that, and have you any other comments?

**Mr. Atkinson:** The part of your statement I can agree with is that the term has been tossed around carelessly. The question we are dealing with, in our view, is the question of transportation capacity. The livestock hurt has been, in my view, very much exaggerated. That is to say, it was the freight rate that was injuring the development of livestock production. I want to repeat that I believe that is an exaggeration.

More correctly, the dilemma that livestock producers have been facing is the function of the concentration in the marketplace of the buyer, beginning with the retail food chains, and also a function of the competition policy or the developmental policy of other countries; that is to say, when we move to an export basis, the U.S.A., for example. We are currently facing the possibility of meeting our allotment into the U.S. and facing the closing off of that market.

**Mr. Hargrave:** Mr. Atkinson, may I come in a moment and draw you back to the question? The question was whether or not the bill we are examining, Bill C-155, does indeed address itself to this so-called livestock hurt.

**Mr. Atkinson:** First of all, I do not accept the term "livestock hurt". Insofar as that question is concerned, Bill C-155 does not address itself to the fundamental questions of the livestock industry that need to be addressed.

**Mr. Hargrave:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, sir.

Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Atkinson, there is a basic difference between your brief and that of the board; that is, the board seemed more concerned about the powers of the administrator while you seem to be dwelling mostly on the committee. Do you feel that the Senior Grain Transportation Committee as developed in the bill would affect the responsibilities of your board?

• 1815

**Mr. Atkinson:** Mr. Chairman, in answering that question, it is our contention that given the terms of the proposed act—Clause 12.(b), Clause 17.(f)—you cannot consider the matter of the proposal to legislate a Senior Grain Transportation Committee and the function of that committee from the function of the administrator. First of all, look at the Senior Grain Transportation Committee, remembering that in terms of legal definition the Canadian Wheat Board is *ipso facto* the

## [Translation]

Monsieur Atkinson, vous avez participé à nos audiences de Régina et vous vous souvenez certainement que l'on a beaucoup parlé de «préjudice causé aux éleveurs»; on en a peut-être parlé à tort et à travers, mais il n'en demeure pas moins que beaucoup de témoins ont abordé cette question. J'aimerais savoir, sans vouloir vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, si vous reconnaissez qu'un préjudice est causé aux éleveurs. J'irais même jusqu'à dire que le Projet de loi C-155 ne fait rien pour corriger le préjudice en question. Êtes-vous d'accord avec moi et avez-vous d'autres remarques à faire?

**M. Atkinson:** Je suis d'accord avec vous pour dire que l'on a employé cette expression à tort et à travers. Ce dont il est question ici, à notre avis, c'est celle de la capacité des services de transport. Le préjudice causé aux éleveurs est, à mon avis, beaucoup exagéré. Ce sont les tarifs de transport des marchandises qui ont entravé le développement de l'élevage, et j'estime qu'on a employé cette expression avec beaucoup d'exagération.

Il serait plus juste de dire que le dilemme dans lequel se trouvent les éleveurs est causé par la concentration des acheteurs sur le marché, à commencer par les chaînes de détaillants alimentaires, ainsi que par la politique adoptée par les autres pays en matière de concurrence, notamment lorsque nous exportons vers les États-Unis, où nous sommes sur le point d'atteindre notre quota d'exportation vers ce pays et, donc, de voir ce marché se fermer.

**M. Hargrave:** Monsieur Atkinson, puis-je vous ramener à la question que je vous ai posée? Je vous demandais si le projet de loi dont nous sommes saisis, le Projet de loi C-155, contribuait à corriger le préjudice apparemment causé aux éleveurs.

**M. Atkinson:** Tout d'abord, je n'accepte pas l'expression «préjudice causé aux éleveurs». Pour répondre à votre question, je vous dirai que le Projet de loi C-155 ne résout pas les problèmes fondamentaux auxquels fait face l'industrie de l'élevage.

**M. Hargrave:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur.

Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Atkinson, votre mémoire est sensiblement différent de celui de la Commission; en effet, cette dernière semble se préoccuper davantage de l'ampleur des pouvoirs de l'administrateur, alors que vous vous insistez essentiellement sur ceux du Comité. Pensez-vous que le Comité supérieur du transport du grain tel que prévu dans le projet de loi, influera sur les responsabilités de votre Commission?

**M. Atkinson:** Monsieur le président, nous prétendons que les articles 12.(b) et 17.(f) du projet de loi ne permettent pas de séparer le projet d'instaurer d'un Comité supérieur du transport du grain de celui du poste d'administrateur. En ce qui concerne le Comité supérieur du transport du grain, il ne faut pas oublier que, sur le plan juridique, c'est la Commission canadienne du blé qui est *ipso facto* l'expéditeur. Ses agents

[Texte]

shipper. While its agents handle the grain and prepare it for shipment, the Wheat Board is the shipper.

In the make-up of the committee, as I think it through, each one of the agents of the board—that is, those who handle grain to Wheat Board account—have as much influence in that committee as the chief commissioner, who represents the board. Therefore, they have a disproportionate weight in the decision-making process. If you take the six largest primary elevators, that would be true. I am not suggesting they will always coalesce together in the decision with a different position than the board, but I am saying that has to be acknowledged as a fact. We have within the make-up . . .

So I would say to you that the primary elevator licencees are, as agents of the board—and I am repeating myself on this—given power equal to the board whose function it is to market the grain, and transportation is functional to marketing grain.

With respect to the two railway companies, they provide the service of transporting the grain from the delivery point to its ultimate destination—the lake shippers, and so on. And then, of course, there is the proposal for three farm members. My view of that would be to elect three farm members—and this is not to diminish the farm members—to give them the illusion of having some influence, rather than having influence. Again, coming back to my question, they are not the shippers; They are the producers on whose behalf the shipper and the marketer, which is the Canadian Wheat Board, function.

If you will then go to page 6 . . .

**The Chairman:** I am going to interrupt you for just a minute, Mr. Atkinson, if I may, to ask a supplementary right there.

**Mr. Atkinson:** Yes sir.

**The Chairman:** Do you really expect us to believe, after the farmers we have listened to, that three of them would sit still to have the illusion that they are contributing to the decisions of that advisory board?

**Mr. Atkinson:** Mr. Chairman, I am sure they would not sit by as the process got under way. So I am making this judgment in advance of any decision-making. Having stated your case and protested very vigorously, or voted the way they wanted to, if the weighting of the process is greater than their representation, obviously they will not have very much influence. That is my point.

**The Chairman:** Okay. Thank you.

**Mr. Atkinson:** Does that sound logical?

• 1820

**The Chairman:** Just a minute, Mr. Atkinson; Mr. Neil would like a supplementary too.

**Mr. Neil:** Yes. In the presentation of the three prairie pools they suggested the elimination of the three producer representatives on the Senior Grain Transportation Committee and

[Traduction]

sont responsables de la manutention des céréales qui doivent être expédiées, mais c'est la Commission qui est l'expéditeur.

Selon le projet de loi, chacun des agents de la commission qui feront partie du Comité y auront autant d'influence que le commissaire en chef qui, lui, représente la Commission. En conséquence, ces agents jouiront d'une influence excessive au moment de la prise des décisions. Il en sera ainsi pour les six éleveurs primaires les plus importants. Je ne dis pas qu'ils adopteront toujours une position commune, contre la Commission, mais il faut en tenir compte.

Je prétends donc que les éleveurs primaires, alors qu'ils ne sont que des agents de la Commission, se voient conférer des pouvoirs identiques à ceux de la Commission dont le rôle est pourtant de commercialiser les céréales et d'assurer leur transport.

En ce qui concerne les deux sociétés de chemin de fer, elles sont chargées de transporter les céréales du centre de livraison jusqu'à leur destination ultime. Il est question également de nommer trois représentants des agriculteurs. À mon avis, il serait souhaitable d'élire trois représentants des agriculteurs afin de leur donner l'illusion d'exercer une certaine influence, même s'ils n'en ont aucune. Pour en revenir à ce que je disais tout à l'heure, ce ne sont pas eux qui sont responsables de l'expédition; ils sont producteurs et c'est la Commission canadienne du blé qui, en leur nom, expédie et commercialise leurs céréales.

Si vous voulez bien vous reporter à la page 6 . . .

**Le président:** Permettez-moi de vous interinterrompre un instant, monsieur Atkinson, car j'aimerais vous poser une question supplémentaire.

**M. Atkinson:** Je vous en prie.

**Le président:** Nous avons entendu ce que les agriculteurs avaient à nous dire et vous, vous voudriez nous faire croire que les trois d'entre eux qui seraient nommés accepteraient de participer de façon illusoire aux décisions du conseil consultatif?

**M. Atkinson:** Monsieur le président, ce n'est pas ce que je voulais dire. Bien sûr, ils essaieront de défendre leur position avant la prise de la décision mais, ils auront beau protester vigoureusement ou voter comme ils l'entendent, si les autres membres sont en nombre supérieur, ils ne pourront pas exercer beaucoup d'influence. Voilà ce que je voulais dire.

**Le président:** Merci.

**M. Atkinson:** Cela vous paraît logique?

**Le président:** Un instant, monsieur Atkinson, M. Neil voudrait lui aussi vous poser une question supplémentaire.

**M. Neil:** En effet. Lorsqu'ils ont comparu, les trois groupes du blé des Prairies ont recommandé de remplacer par le président du conseil consultatif les trois représentants des



## [Text]

recommended that those three members be replaced by the chairman of the advisory board. I would like your comments on that.

**Mr. Atkinson:** Mr. Chairman, I now have to make this point: The question of representation per se with respect to the three producers has not been a question that a decision is made upon within the committee; so I would be giving you my own opinion, if that is what you wish to pursue.

My view of that matter, in the sense of the three prairie wheat pools and their recommendation that the chairman should be a member of that committee, is that if they believe that would somehow facilitate or improve the balance of representation in a manner that would balance off the interests of the Wheat Board, for example, or their interests, I think they are not facing up to the situation. Our contention would still hold that having the Chairman of the Advisory Committee to the Wheat Board as a member would not change that balance of power, if you wish to put it that way.

That again, I would submit, would be to suffer the illusion of something that would not be reality when the process took its natural course.

I would like to make two other points on this question. With respect to the committee and its Clause 12.(b):

shall perform such other duties and functions in relation to the transportation, shipping or handling of grain as the Governor in Council may direct.

What we have then is the Governor in Council directing the committee to do certain things, which may—and I use the word may—be in direct conflict with the marketing objectives of the marketing agency.

Now we move into Clause 17.(1)(f):

in consultation with the Committee, review the role of the Committee in grain transportation policy with a view to identifying means of strengthening the role.

Now this committee has become a policy-making body. We would submit that ought not to be the role of the committee.

What we would then find—and we have stated it in the brief, but I will just briefly run through it . . . You can read the words; they are more precise than my words will be. You then have . . . it is the story of creating an instrument and then gathering people in that instrument to do work. If they have not found anything productive to do to fill the time, they will look for things to do and end up by creating more problems than they really solve. I guess maybe that is really the point we have been making, and I think it is very important.

I am rather surprised, in a sense, that within the committee this question has not been really challenged, because it seems to me that coming from where many of the members of the committee come from, they are very reluctant to establish another bureaucracy.

**The Chairman:** That may well be when we get to clause by clause, Mr. Atkinson.

## [Translation]

producteurs au Comité supérieur du transport du grain. Qu'en pensez-vous?

**M. Atkinson:** Monsieur le président, permettez-moi de vous dire ceci: notre comité n'a pas arrêté de position précise en ce qui concerne la nomination en soit de trois représentants des producteurs, en conséquence, je vous donnerai mon opinion personnelle, si vous voulez la connaître.

Si les trois groupes du blé des Prairies vous ont recommandé de faire siéger le président à ce comité, c'est parce qu'ils pensent que cela faciliterait ou équilibrerait la représentation des intérêts de la Commission canadienne du blé, par exemple. Cependant, nous estimons que la présence du président du conseil consultatif de la Commission canadienne du blé à ce comité ne changera à rien à l'équilibre des pouvoirs, si je peux m'exprimer ainsi.

En effet, cela reviendrait, à notre avis, à donner l'illusion et non pas la réalité du pouvoir.

J'aimerais ajouter deux autres remarques à ce sujet. L'article 12b) dispose que le Comité:

doit s'acquitter des autres fonctions afférentes au transport, à l'expédition ou à la manutention du grain que lui attribue le gouverneur en conseil.

Ainsi, le gouverneur en conseil va ordonner au Comité de faire certaines choses qui peuvent, et je dis bien peuvent, contrecarrer directement les objectifs de commercialisation de l'organisme responsable.

L'article 17(1)f), il est dit que l'administrateur peut:

en consultation avec le Comité, examiner le rôle joué par celui-ci dans la politique du transport du grain en vue de déterminer les moyens de renforcer ce rôle.

Ce comité devient donc un organisme d'élaboration des politiques, ce qui, à notre avis, ne devrait pas être le cas.

Finalement, et nous l'indiquons dans notre mémoire qu'il vous suffit de consulter car il est sans doute plus précis que ce que je pourrais vous dire . . . en fin de compte, on crée un organisme et on y nomme des personnes. Si elles ne trouvent rien de très productif à faire, elles vont quand même essayer mais elles finiront par créer davantage de problèmes qu'elles ne réussiront à en résoudre. Voilà ce que je voulais vous dire, et c'est très important.

Je suis un peu surpris que cela n'ait pas suscité des contestations au sein même de votre Comité, et étant donné que bon nombre de ses membres sont généralement contre la création d'une nouvelle bureaucratie.

**Le président:** Cela se produira peut-être lorsque nous examinerons le projet de loi article par article, monsieur Atkinson.

[Texte]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** It is the Canadian way, Mr. Atkinson.

**Mr. Atkinson:** May I just comment on the Canadian way?

**The Chairman:** I would like to let Mr. Hovdebo finish his questioning first.

• 1825

**Mr. Hovdebo:** I disagree. On the same topic, you criticized the make-up of the committee, and in the last two statements, to some extent, you criticized the powers as well. Are you suggesting that you might think the committee was acceptable with a different make-up weighted closer to the farmer, or are you suggesting that . . . You have not really dealt with the administrator. What if the committee disappeared, the senior transport committee, and the administrator were kept on by considerable variation of the bill?

**Mr. Atkinson:** Let me say to you that there has been a committee known as the senior transportation committee functioning for many years, on what is commonly called an ad hoc basis. It seems to me that the kinds of questions that have to be tackled are best tackled within that forum. This does not impinge on the marketing integrity of the board in a legislated way, as a function of a change in legislative powers in the process, or by orders in council, although that is a possibility.

With respect to the administrator, it would seem to me that the administrator, in the terms that have been set out carrying through to the minister, really had veto powers. I would view that—and the committee views that—with a good deal of apprehension and would recommend that not be proceeded with.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hovdebo.

Mr. Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Je n'ai seulement qu'une question à poser, monsieur le président.

C'est une question pour M. Atkinson. À la page 8 de votre mémoire, vous nous dites que si le cap de 31.1 millions de tonnes était maintenu, cela pourrait avoir des effets désavantageux sur l'économie des producteurs au plan des exportations. Est-ce que vous verriez ce cap de 31.1 millions augmenter? Quelle est votre opinion là-dessus, monsieur Atkinson?

**Mr. Atkinson:** Mr. Chairman, I cannot answer that question beyond the context of the total paper. What we are saying is this. If that 31.1 million tonne cap remains, it will be a disincentive to production. I would add to my response that it will bear particularly heavily in disincentives to produce grain with less value, basically coarse grains. If the exercise is to encourage production from two points of view, for the purposes of earning revenue on the farm, earning revenue for the country from export, and also to carry on and make a contribution to our international obligation in terms of food, it would seem an inappropriate way to move.

**The Chairman:** Mr. Galloway.

[Traduction]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** C'est la façon de faire des Canadiens, monsieur Atkinson.

**M. Atkinson:** Puis-je justement vous dire un mot au sujet de cette façon de faire?

**Le président:** Permettez-moi d'abord de laisser finir M. Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Je ne suis pas d'accord. Toujours sur le même sujet, vous avez critiqué la composition du Comité et, dans vos deux dernières phrases, vous critiquez également, dans une certaine mesure, les pouvoirs qui lui ont été conférés. Voulez-vous dire, que ce Comité serait plus acceptable s'il comportait un plus grand nombre de représentants des agriculteurs, ou bien . . . Vous ne nous avez pas vraiment parlé de l'administrateur. Que se passerait-il si le Comité supérieur du transport du grain était supprimé mais que le poste de l'administrateur était conservé?

**M. Atkinson:** Permettez-moi de vous dire qu'un comité supérieur du transport du grain existe depuis longtemps et qu'il se réunit de façon ponctuelle, comme on dit. Il me semble que ce serait la tribune idéale pour examiner le genre de questions qui doivent être résolues. Cela ne nuirait pas aux fonctions de commercialisation que la Loi ou des arrêtés en conseil confèrent à la Commission, bien que ce soit une possibilité.

En ce qui concerne l'administrateur, il me semble qu'il est investi d'un droit de veto. J'estime, comme notre comité, que cela est très dangereux et nous vous recommandons donc de ne pas accepter cela.

**Le président:** Merci, monsieur Hovdebo.

Monsieur Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** I have only one question to ask, Mr. Chairman.

I would like to address it to Mr. Atkinson. On page 8 of your brief, you say that if the cap of 31.1 million tons is maintained, that might have a very bad impact on producers exports. Do you suggest this cap of 31.1 million should be increased? What is your opinion, Mr. Atkinson?

**M. Atkinson:** Monsieur le président, nous voulons dire, dans notre mémoire, et je m'en tiendrai à ce texte, que si ce plafond de 31.1 millions de tonnes est maintenu, cela n'encouragera pas la production céréales de moindre valeur, c'est-à-dire des céréales secondaires. Si l'objectif est d'encourager la production pour deux raisons, c'est-à-dire augmenter les revenus des agriculteurs et les revenus d'exportation, ainsi que continuer de respecter nos obligations internationales en matière d'approvisionnement alimentaire, il me semble que cela n'est pas la bonne chose à faire.

**Le président:** Monsieur Galloway.



[Text]

**Mr. Kenneth D. Galloway (Deputy Chairman, Advisory Committee to the Canadian Wheat Board):** In response to the question as to whether that cap should be increased, I think our position would be that it should be removed entirely, not be there at all.

**The Chairman:** Not be there at all?

**Mr. Galloway:** No, that is right.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** No limitation then on the financial obligations of the taxpayer.

**Mr. Galloway:** Not in that respect.

**Mr. Hovdebo:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** The implication in this brief is that the cap is on export grain only. In my understanding—and I just checked with my colleague here—it is on all grain that moves, not only export but all that moves under the Crow rate, is it not?

• 1830

**An hon. Member:** East of Thunder Bay.

**Mr. Hovdebo:** So we already surpassed that 31.1 million tonnes two years ago, as far as movement of grain is concerned.

**Mr. Galloway:** Mr. Chairman, that was the figure for 1981-1982, the amount moved in that year. During the past crop year that figure has been surpassed by probably over 2 million tonnes.

**The Chairman:** That completes the questioning of these witnesses. Again I want to thank you for your appearance here and for your contribution to our deliberations. With that, I also want to thank the members of the committee for their stamina in another "short" day, and the members of our staff as well. Thank you all.

The meeting is adjourned until 9.30 a.m. Tuesday next.

[Translation]

**M. Kenneth D. Galloway (vice-président, Conseil consultatif de la Commission canadienne du blé):** Vous avez demandé si ce plafond devrait être augmenté, nous estimons qu'il ne devrait pas y en avoir du tout.

**Le président:** Pas du tout?

**M. Galloway:** Non.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Les obligations financières du contribuable seraient donc illimitées?

**M. Galloway:** Non.

**M. Hovdebo:** Monsieur le président, . . .

**Le président:** Oui, monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Le mémoire sous-entend que le plafond n'est imposé qu'aux céréales destinées à l'exportation. Or, il me semble, et permettez-moi de le vérifier encore auprès de mon collègue, que ce plafond s'applique à toutes les céréales qui sont assujetties aux tarifs du Nid-de-Corbeau, et non seulement aux céréales destinées à l'exportation, n'est-ce pas?

**Une voix:** À l'est de Thunder Bay.

**M. Hovdebo:** Or, nous avons déjà dépassé ce seuil de 31.1 millions de tonnes il y a deux ans en ce qui concerne les quantités de céréales transportées.

**M. Galloway:** Monsieur le président, ce chiffre correspond aux quantités de céréales transportées en 1981-1982. Au cours de la dernière année-récolte, on a certainement dépassé ce chiffre de plus de deux millions de tonnes.

**Le président:** Nous en avons maintenant terminé avec les questions. J'aimerais vous remercier d'avoir comparu devant notre comité et d'avoir participé à nos délibérations. J'aimerais également remercier les membres du Comité d'avoir manifesté autant de résistance au cours de cette «brève» journée, sans oublier les membres du personnel. Merci à tous.

La séance est levée jusqu'à mardi prochain, à 9h30.

## APPENDIX "TRPT-129"

SUBMISSIONS  
TO  
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
OF CANADIAN HOUSE OF COMMONS

---

Identifying the problem of the Crow Agreement is simple: freight rates agreed upon over 80 years ago are not reasonable in today's economy. The solution to the problem is not so simple. Who should bear the burden of increased freight rates if any increases are allowed? In considering this problem, we suggest consideration be given to the following:

- (1) Should only the burdensome contracts with the government be considered without consideration being given to the enormous windfall profits gained from other government contracts?
- (2) Should equitable relief be granted on the condition the party seeking relief will grant relief to others in similar circumstances?
- (3) What segment of the Canadian public will benefit from the increase and who will be burdened by such increase, and is it fair or equitable to shift the burden?

In the latter half of the 19th century with the development of the steam engine there was a scramble by entrepreneurs to obtain railway charters. It was similar to the scramble to obtain a television franchise in the latter half of the 20th century when Lord Thomson is reported to have equated a television franchise with a license to print money. The Canadian Parliament very wisely in granting railway charters provided the right to operate the railway but also imposed the responsibility of



maintaining and operating that railway as a service for the Canadian public. The Railway Act establishes a committee which oversees the planning, building and operation of the railway, and without permission of this committee a service cannot be abandoned. The privilege of operating a railway franchise was joined with the obligation to maintain and operate the railway in the public interest. It was clearly intended that the railway would not be entitled to operate only the profitable lines and abandon the uneconomic lines. Railway investors knew of this obligation when they invested in railways. Should the government permit isolated rail accounting to relieve a burden which is infinitesimally small to the benefits the investors have received in their total operations and which they knew they were assuming when they made application for a franchise or, more recently, purchased their rail investments?

We are all well aware of the federal and provincial subsidy land grants which frequently accompanied the granting of a rail charter. Municipalities also frequently gave substantial sums of money to induce railway companies to build branch or main lines through particular municipalities. When, therefore, a rail company such as Canadian Pacific Limited petitions Parliament for relief from a long term agreement, it is our submission that Parliament should take all circumstances into account. The benefits which were conferred on the railway should be considered as well as the burden which is the subject of the complaint.

Canadian Pacific is one of the great companies in the world, both in assets and in revenues on a consolidated basis. What was the origin of these assets and revenues? The source was largely government land grants, the operation of the rail franchise given by Parliament, subsidies of various kinds from Canadian taxpayers and good management.

It is urged that the Canadian Pacific accounting procedures should be carefully considered by this Parliamentary

Committee. The source of the wealth generated by the subsidiaries of Canadian Pacific was the rail operations, the land and money subsidies. Canadian Pacific has divided its assets in rail operations and other than rail operations such as Cominco (minerals), Marathon Realty and numerous others. It is submitted that the Canadian taxpayers are entitled to ask Canadian Pacific to account on a fully consolidated basis to justify any claim for further monetary assistance from Canada. Undoubtedly the Crow obligation taken by itself in the rail operation can be shown as onerous at the present time but is Canadian Pacific prepared to disclose the very substantial benefits it has enjoyed as a corollary of assuming the obligation to carry freight under the Crow terms? Why should this Committee not request Canadian Pacific to account on a fully consolidated basis so that the minor burden of the Crow loss is compared with the substantial revenues and assets of Pan Canadian Petroleum, Marathon Realty, Canadian Pacific Enterprises and its other subsidiaries generated originally from government grants and franchises.

If the overall operations are considered, are the benefits Canadian Pacific obtained from its old franchise agreements not really greater than the burden it now seeks to avoid?

If this Committee is to consider the burden of the Crow Agreement, it is recommended the Committee have expert accounting advice on the analysis of Canadian Pacific's accounting practices. It might be advantageous to know why, for example, Canadian Pacific does not consolidate all of its rail subsidiaries and what effect there would be if it did so. We submit this Committee not be directed to consider only one rail operation but to take into account the total results of granting the railway franchise and the subsidiary land grants. It is submitted Canadian Pacific would again today, with the 20/20 vision of hindsight, enter into the Crow Agreement unamended if it were a condition to obtain the total benefits it has received from the Canadian public.



Canadian Pacific and its subsidiaries have many perpetual and long term debt obligations which provide for unrealistic interest rates under present economic conditions. It is submitted that the 4% interest payable to security holders of the Calgary and Edmonton Railway Company for 99 years and the 5% interest payable in perpetuity to the debenture holders of the Ontario and Quebec Railway Company is totally unrealistic in today's market. If Canadian Pacific complains that the long term nature of the Crows Nest Agreement is uneconomic and should be revised to meet present market realities, it is submitted such relief should be granted only if Canadian Pacific recognizes the same obligation to security holders of Canadian Pacific and its subsidiaries. It is suggested that as a condition to any amendment to the Crow Agreement any security issued by Canadian Pacific and each of its subsidiaries should be reviewed on each 10th anniversary date notwithstanding its maturity date (if any) and that the interest rate should be amended on that date for the next 10 year period at the rate payable by the Government of Canada on the issue of its most recent bonds. He who seeks equity should do equity!

Canadian Pacific might argue that the present holders of long term indebtedness of Canadian Pacific and its subsidiaries are not entitled to any such relief because in all likelihood the securities were purchased at a market price based upon the yield of such securities. If such an argument is advanced then, of course, Canadian Pacific shareholders are met with the same argument with respect to the purchase of their shares in Canadian Pacific. The price of Canadian Pacific's shares of present investors were purchased after giving effect to the Crow Rate Agreement and, therefore, they should be granted no relief as the effect of such agreement was taken into consideration in the purchase price of their shares. Investors in Canadian Pacific's shares cannot complain at the uneconomic effect of a long term

contract if they are not prepared to grant the same relief when they are the beneficiaries of contracts which have the same uneconomic effect on other parties.

Our second submission, therefore, is that if Canadian Pacific is to be relieved by the Canadian public of a burden under a long term agreement on the basis it has become uneconomic, such relief be granted only on the basis Canadian Pacific will grant the same relief to public investors.

Our third submission is to ask this Committee to consider those Canadians who will benefit or suffer if there is any increase in rates. At the present time western farms and businesses have been bought and sold in Canada based partly or largely on a capitalization of annual income. Many of the farmers' incomes and especially grain farmers will be substantially diminished if freight rates are increased. The loss to the western individual will not only be a loss in annual income but also a loss in the capital value of his farm. Undoubtedly many farms and businesses have been bought and sold on the Crow freight commitment.

We request the Committee also ask itself: "Who will benefit from increased freight rates?" Those who will benefit are obviously the investors in Canadian Pacific shares. The consolidated income of Canadian Pacific is approximately \$500 million a year. Whereas the affect on any increase in freight rates will be direct and onerous to the individual grain farmers and western businessmen, how much will it affect the price per share of Canadian Pacific? While any increase will diminish the income and capital of shippers it will be a windfall profit to share investors who have purchased their shares on the basis of present Crow freight rates.



In conclusion we submit:

1. The present burden of the Crow Agreement should remain where it is. The burden is a quid pro quo for the benefit Canadian Pacific has obtained from collateral agreements. If the burden is shifted it falls mainly upon individuals who relied upon the Crow Agreement in buying their lands and will be a windfall relief to investors in the market who bought their shares knowing and at a price reflecting the burden of the Crow rates.

2. If long term contracts become uneconomic because of inflation and a changed economy, all long term contracts should be reviewed. One party should not be relieved of a burden if that party is not prepared to grant relief of the same burden to others in the same circumstances.

3. An isolated presentation of the burden of one contract in a relationship which has been extraordinarily beneficial to the complainant is unjustified, especially when the burden has been handsomely recompensed in other areas.

All of which is respectfully submitted by Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy, Barristers & Solicitors, P.O. Box 27, 20 Queen Street West, Toronto, Ontario M5H 3S1 on behalf of certain investors in the Ontario and Quebec Railway Company.

## APPENDIX "TRPT-130"

SUBMISSIONS  
TO  
STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT  
OF CANADIAN HOUSE OF COMMONS

---

This submission is made on behalf of the holders of 4% consolidated debenture stock of the Calgary and Edmonton Railway Company.

The Calgary and Edmonton Railway Company was incorporated by Special Act of the Parliament of Canada dated April 24, 1890. According to Moody's Transportation Manual all of the shares are owned by Canadian Pacific Limited.

The purpose of this submission is threefold:

- (1) The first submission is that the present shareholders of Canadian Pacific or any other rail transport company should not be entitled to relief from the adverse economic effects on a long term contract in view of today's economy except upon the condition Canadian Pacific and its subsidiaries will give the same relief to long term debt holders of Canadian Pacific and its subsidiaries.
- (2) As a further condition of relief granted, Canadian Pacific be required to make application for continuance under the Canada Business Corporations Act in order to provide the security holders of Canadian Pacific and its subsidiaries with the rights (especially the rights to information) provided by the Parliament of Canada for federal companies incorporated under such Act.



- (3) This Committee require Canadian Pacific to disclose to this Committee and to the security holders of Canadian Pacific or any of its subsidiary companies the names, addresses and number of securities held by each holder of the same class of securities and also to supply a description of each asset sold, each consideration and how determined, and the date of each sale of each asset made by the Calgary and Edmonton Railway Company to Canadian Pacific or any of its subsidiaries.

#### Long Term Contract

The shareholders of Canadian Pacific have become shareholders of that company at a time when the Crows Nest rate was in effect. They purchased their shares on the basis of earnings and assets of the company after giving effect to such agreement. Any increase in the Crows Nest rate will have the effect of increasing the earnings and therefore the price of Canadian Pacific shares. This is a windfall profit to Canadian Pacific shareholders as it had no relevance to the price of the shares at the time purchased by present investors.

On the other hand, the revenues of shippers will of course be substantially affected by any increase in the Crow rate. The purchasers of farms by grain farmers and of businesses by shippers, normally base their purchase price on annual farm revenue or business income and the capital value of farm and business was calculated in all likelihood by a capitalization of such annual revenue. Therefore, any change in the Crows Nest Agreement will result not only in a diminution of annual revenues of the farmers and businessmen who purchased their farms and businesses based upon the Crows Nest Agreement but a loss in net sale value of such farms and businesses all to provide a windfall benefit to Canadian Pacific investors.

When consideration is given to the fact that the present assets and income of Canadian Pacific are derived largely from the franchise granted by this government to Canadian Pacific to operate the railway together with the substantial land grants which gave rise to enormous windfall profits to Canadian Pacific and finally to grants given by various municipalities to operate within their jurisdiction it is difficult to see why the Canadian public should impose a burden upon western investors in farms and businesses to confer an unexpected windfall benefit upon the stock market investors in Canadian Pacific shares.

### Equity

The complaint of the railways including Canadian Pacific with respect to the Crows Nest Agreement is essentially that rates established over eighty years ago are unrealistic in the present economy. The interest rate payable by the Calgary and Edmonton Railway Company to its security holders is 4% and was established many years ago to endure for 99 years. If the complaint that an uneconomic rate established many years ago with respect to freight rates on behalf of Canadian Pacific is to be ameliorated by Parliament then it is submitted that relief only be granted conditional upon Canadian Pacific and the other rail companies to be benefited by the change in the Crows Nest Agreement agreeing to amend any long term debt instruments in which they are debtors. It would be equitable to provide that, on the date of the agreement amending the Crows Nest Rate, all such long term debt outstanding for more than 20 years before that date and not redeemable within 5 years should on the effective date bear interest at the most current rate of interest paid by bonds issued by the Canadian government and that



on each tenth anniversary date thereafter the rate of such bonds should be similarly adjusted. There does not seem to be any equity in hearing a complaint by the railways that ancient rates should not obtain in today's economy but permit the complainants to take advantage of ancient rates when it is to their benefit.

### Disclosure

Canadian Pacific was incorporated on February 16, 1881 by an Act of Parliament of Canada. Since that date the Parliament of Canada has enacted various amendments to the legislation governing Canadian companies. These enactments have enlarged the rights of security holders of federally incorporated companies by requiring such companies to obtain and supply to security holders on request or on a periodic basis information concerning the company's affairs including financial information. This Committee is requested to recommend that Canadian Pacific be required to apply for Articles of Continuance under the Canada Business Corporations Act in order that its security holders will obtain the rights and information which Parliament has decided to afford security holders of companies generally incorporated under the Canada Business Corporations Act.

Canadian Pacific has, for example, refused to answer questions of shareholders or to require the auditors of Canadian Pacific to answer questions of shareholders put at an annual meeting of Canadian Pacific. The then chairman and chief executive officer of Canadian Pacific took the position that the Act of incorporation and the amendments thereto creating Canadian Pacific did not even require auditors to be appointed and, therefore, there could be no right to a shareholder to question auditors. Canadian Pacific has by its exercise of control of subsidiary companies refused security holders the right to

examine the register of debt holders or shareholders of subsidiary companies of the same class as the requesting holder. The refusal was based upon there being no required disclosure of the ancient and unrevised legislation governing Canadian Pacific and its subsidiary companies.

The security holders of the Calgary and Edmonton Railway Company who are secured debt holders have been refused the information as to any conveyances of land or interest in land of the Calgary and Edmonton Railway Company (a wholly-owned subsidiary) to Canadian Pacific. The method of accounting of certain unconsolidated subsidiaries of Canadian Pacific does not permit disclosure of transfers of assets from that subsidiary to the parent company, nor does it disclose the consideration paid for such assets. Without the right to obtain the names and addresses of other security holders, any security holder cannot contact other security holders of the same class in order to ascertain information or act in concert for the obtaining of information from the company in which the security is held. The minority security holders in the Calgary and Edmonton Railway Company feel themselves oppressed and because of the lack of any statutory rights which the Parliament of Canada has seen fit to confer on security holders for other industries cannot themselves obtain the information in order to remedy the wrongs they believe have occurred. If Canadian Pacific were ordered to be continued under the Canada Business Corporations Act then the general rights and remedies given to security holders would be available and the remedies could be obtained when disclosure requirements revealed any wrongdoings. We ask this Committee to require Canadian Pacific to disclose all conveyances and dispositions of assets of Calgary and Edmonton Railway Company, the price paid and the estimated market value at the time of conveyance as well as the names, addresses and number or value



of all debt security holders of the Calgary and Edmonton Railway Company.

Finally, we recommend that this Committee investigate closely the tax effects of any grant which it may give to Canadian Pacific in considering the Crow Agreement. This Committee must be well aware that certain grants of the federal government or even of municipalities can result in capital cost allowance being available for income tax purposes on the recipient of the grant. The normal provision is to prevent such an allowance being claimed. The reason for such prohibition is that the amount of the grant is substantially increased if the allowance can be claimed. The reason for this assertion is obvious. If one gives \$100 million for acquiring capital equipment and the recipient is a taxpayer which pays tax at the rate of 50% then a grant of \$100 million is, in effect, a grant of \$150 million from the Canadian purse since the \$100 million shelters further income of the same amount with a further benefit of \$50 million to the recipient. If that is intended then, of course, that result should obtain but the Canadian public should be aware of the total amount taxpayers are paying both now and in the future. However, if it is not intended, the grant (if any) should clearly be made as not entitling the recipient to receive any capital cost allowance or further benefit.

In summary, we request this Committee:

1. Not to recommend any amendment to the Crow Agreement.

2. If any amendment is made to the Crow Agreement, it should be made conditional upon a revision of any agreement exceeding 10 years to which the railway companies are a party so that current or fair market value rates shall be payable and reviewable for every further 10 year period.

3. Either the Railway Act be supplemented by provisions requiring railways to inform security holders and disclose information to security holders and to grant rights to security holders in railway companies analogous to those of other industrial companies incorporated under the provisions of the Canada Business Corporations Act or federal railway companies be required to obtain Articles of Continuance under that latter Act.

4. If any grants be intended to be made to railway companies, it be clearly stated that the grants will not entitle the recipient to claim capital cost allowance in respect thereof so that the total amount of the grant will be known to the Canadian public.

All of which is respectfully submitted by Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy, Barristers & Solicitors, P.O. Box 27, 20 Queen Street West, Toronto, Ontario M5H 3S1 on behalf of holders of 4% bonds of the Calgary and Edmonton Railway Company.



## APPENDIX "TRPT 131"

All railway companies which currently have securities outstanding not owned by Canadian Pacific and which are operated under lease by Canadian Pacific Limited. This list shows the:

- (1) Par Value of each company's Bonded Debt.
- (2) Number of Common Shares not owned by Canadian Pacific Limited.
- (3) Par Value of each Common Share.
- (4) Dollar value at Par for the Capital Stock, and
- (5) The percentage of Voting Power now held by Canadian Pacific Limited.

	\$ STERLING	\$ CANADIAN			
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
	Bonded Debt \$	Number of Shares	Par Value \$	Capital Stock \$	C.P. Voting Power %
1. CALGARY AND EDMONTON RAILWAY COMPANY	1,009,530				100.00
2. KINGSTON & PEMBROKE RAILWAY COMPANY		4,153	@ 50	207,650	94.07
3. LAKE ERIE AND NORTHERN RAILWAY COMPANY		933	@ 100	93,300	93.78
4. MANITOBA AND NORTH WESTERN RAILWAY COMPANY OF CANADA		4,588	@ 50	229,400	96.07
5. MASSAWIPPI VALLEY RAILWAY COMPANY		546	@ 100	54,600	93.17
6. MONTREAL & ATLANTIC RAILWAY COMPANY		800	@ 100	80,000	97.50
7. LAKE CHAMPLAIN & ST. LAWRENCE JUNCTION RAILWAY COMPANY		3,300	@ 50	165,000	70.00
8. THE NEW BRUNSWICK & CANADA RAILROAD COMPANY		17,808	@ 100	1,780,000	?
9. NEW BRUNSWICK COAL & RAILWAY COMPANY		900	@ 100	900,000	0 *
10. THE NEW BRUNSWICK RAILWAY COMPANY	1,654,533				?
11. ONTARIO & QUEBEC RAILWAY COMPANY	3,600,000	4,124	@ 100	412,400	79.38
12. TORONTO, GREY & BRUCE RAILWAY COMPANY	411,000	3,136	@ 100	313,600	68.06
13. QUEBEC CENTRAL RAILWAY COMPANY	816,163			\$966,314 **	9.30
14. ST. LAWRENCE & OTTAWA RAILWAY COMPANY	148,000	27,712	@ 1	27,712	96.49
TOTAL PAR VALUE	\$7,639,226 ***			\$4,264,462 **** plus \$966,314	

\* 100% owned by Province of New Brunswick.

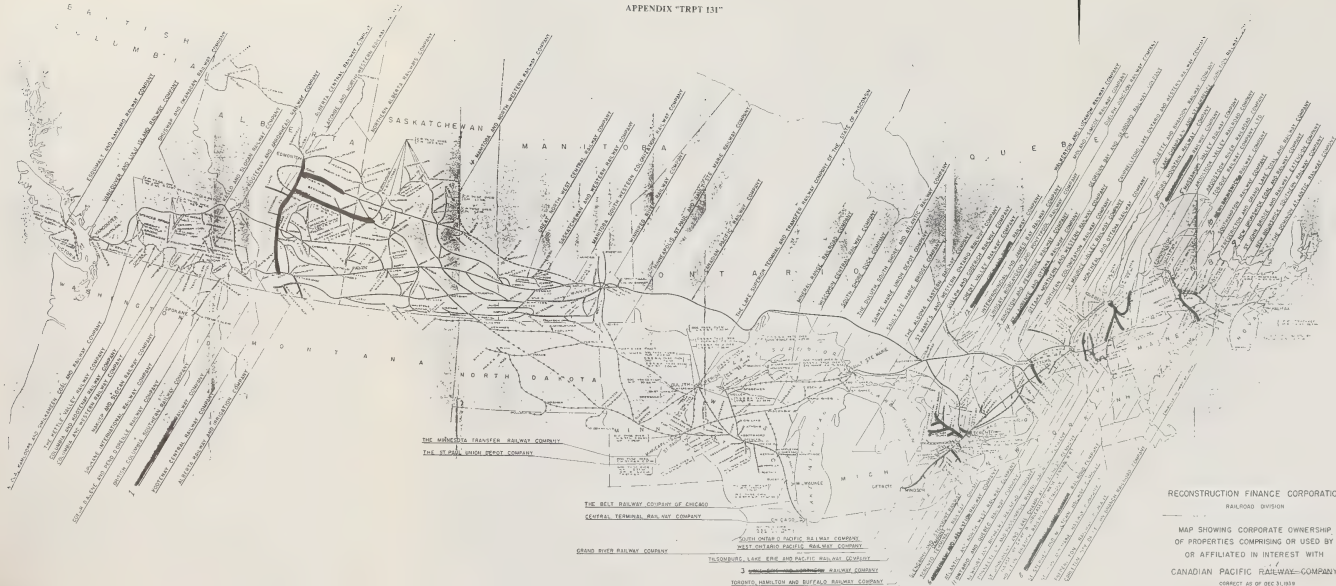
\*\* Capital Stock in \$ Sterling.

\*\*\* \$7,639,226 @ \$2.25 = \$17,188,258 Canadian Current Par Value of Bonded Debt.

\*\*\* \$7,639,226 @ \$4.86 = \$37,126,638 Canadian Historic Par Value of Bonded Debt.

\*\*\*\* \$4,264,462 plus \$966,314 @ \$4.86 = \$8,960,748 Canadian Par Value of Capital Stock.

As of December 31, 1981







## APPENDIX "TRPT-132"

FROM: 1982 EDITION OF "WHO OWNS WHOM"  
BY DUN & BRADSTREET LTD.

CANADIAN PACIFIC LTD.  
~~XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX~~

AROOSTOOK RIVER RAILROAD CO.

ATLANTIC AND NORTH-WEST RAILWAY CO.

BRUNTERM LTD.

THE CALGARY AND EDMONTON RAILWAY CO.

CANADIAN PACIFIC AIR LINES LTD.

CANADIAN PACIFIC AIR LINES (REPAIRS) LTD.

CANADIAN PACIFIC DE MEXICO S.A.

MEXICO

QUEBEC AIRWAYS LTD.

TRANSPACIFIC TOURS LTD.

CANADIAN PACIFIC (BERMUDA) LTD.

BERMUDA

ARION INSURANCE CO. LTD.

BERMUDA

ALCYONE SHIPPING CO.

LIBERIA

ARIADNE SHIPPING CO.

LIBERIA

DOCYNIA SHIPPING CORP.

LIBERIA

LEDA SHIPPING CO.

LIBERIA

LETHE SHIPPING CO.

LIBERIA

MILANION MARITIME SERVICES LTD.

LIBERIA

NEMESIS SHIPPING CO.

LIBERIA

CANADIAN PACIFIC (BERMUDA) MARKETING SERVICES LTD.

U.K.

CANADIAN PACIFIC HONG KONG MANAGEMENT SERV. LTD.

HONG KONG

CANADIAN PACIFIC CONSULTING SERVICES LTD

SERVICIOS DE CONSULTORIA PACIFICO CANADIENSE SA.

COSTA RICA

TRANSOURCE INC.

U.S.A.

CANADIAN PACIFIC ENTERPRISES LTD.

THE ALGOMA STEEL CORP. LTD.

AMCA INTERNATIONAL LTD.

AMCA NETHERLANDS B.V.

NETHERLANDS

AMCA HEAVY EQUIPMENT LTD.



AMCA HOLDINGS CORP.	U.S.A.
AMCA INTERNATIONAL CORP. (CANADA) LTD.	
AMCA SUBSIDIARY CORP.	U.S.A.
AMCA VENTURES CORP.	U.S.A.
AMCA ENTERPRISES CORP.	U.S.A.
KOEHRING CO.	U.S.A.
CHERRY BURRELL CORP.	U.S.A.
DESA INDUSTRIES INC.	U.S.A.
DESA INDUSTRIES OF CANADA LTD.	U.S.A.
DESA INTERNATIONAL INC.	U.S.A.
INSLEY MANUFACTURING CORP.	U.S.A.
JESCO INC.	U.S.A.
CEMCO	U.S.A.
AMTEL INC.	U.S.A.
AMTEL CONSTRUCTION SERVICES CO. INC.	U.S.A.
AMTEL ENGINEERING CORP.	U.S.A.
AMTEL EXPORT CORP.	U.S.A.
AMTEL FINANCIAL CORP.	U.S.A.
AMTEL METALS CORP.	U.S.A.
CARIBBEAN LITWIN INC.	VIRGIN ISLANDS
CONTI FASTENERS AG.	SWITZERLAND
ECAN LTD.	
IMODCO EUROPE S.A.	FRANCE
IMODCO INTERNATIONAL INC.	U.S.A.
IMODCO MARINE ENGINEERING INC.	U.S.A.
INSTRUMENTATION SERVICE S.A.	FRANCE
INTERNATIONAL MARINE SERVICE CORP.	U.S.A.
THE LITWIN CORP.	U.S.A.
LITWIN LTD.	U.K.
LITWIN ENGINEERING INTERNATIONAL S.A.	BELGIUM
LITWIN ENGINEERS & CONTRACTORS INC.	U.S.A.
LITWIN PANAMERICAN CORP.	U.S.A.
LITWIN S.A.	FRANCE
AMTEL CHIMIE ET PLASTIQUE S.A.R.L.	FRANCE

MANITOBA STEEL & IRON CO. LTD.	
ORBA CORP.	U.S.A.
POLYTEC	FRANCE
RESEARCH ENGINEERING & MANUFACTURING INC.	U.S.A.
ROBB ENGINEERING WORKS LTD.	
CANNELTON INDUSTRIES INC.	U.S.A.
ALGOMA TUBE CORP.	U.S.A.
CANNELTON IRON ORE CO.	U.S.A.
MAPLE MEADOW MINING CO.	U.S.A.
RELIABLE SUPPLY CO.	U.S.A.
KREMZAR GOLD MINES LTD.	
LAKE ST. JOSEPH IRON LTD.	
SAULT MARINE SERVICES LTD.	
SAULT WINDSOR HOTEL LTD.	
SOUTHERN ALGOMA RAILWAY CO.	
SPAN HOLDINGS LTD.	BAHAMAS
AMPHION INTERNATIONAL N.V.	NETHERLANDS
ANTILLES	
SPAN INTERNATIONAL B.V.	NETHERLANDS
IMODCO LTD.	U.K.
IMODCO (CAYMAN) LTD.	CAYMAN ISLANDS
SPAN INTERNATIONAL LTD.	BERMUDA
SPAN ENTERPRISES LTD.	BERMUDA
SPAN INTERNATIONAL (BERMUDA) LTD.	BERMUDA
CIP INC.	
ANGLO-AMERICAN PAPER CO. LTD.	
BRITISH INTERNATIONAL PAPER LTD.	U.K.
CIP DAXION LTD.	
CIP FOREST PRODUCTS INC.	
CIP PULP LTD.	
CIP RESEARCH LTD.	
DOMINION CELLULOSE LTD.	
FACELLE CO. LTD.	
THE GATINEAU BOOM CO.	



GRISWOLD CORP. LTD.	
INTERNATIONAL STANLEY CANADA (1979) LTD.	
LAKE EXPANSE DRIVING & BOOMING CO.	
THE LOWER OTTAWA BOOM CO.	
MASONITE CANADA INC.	
MIRAMICHI LUMBER CO. LTD.	
YORK MINING CO. LTD.	
NEW BRUNSWICK INTERNATIONAL PAPER CO.	
THE QUINZE RAPIDS IMPROVEMENT CO.	
ROUGE BOOM CO.	
TAHSIS CO. LTD.	
UCONA HOLDINGS LTD.	
CANADIAN PACIFIC ENTERPRISES (INTERNATIONAL) B.V.	NETHERLANDS
CANADIAN PACIFIC ENTERPRISES (FINANCE) N.V.	NETHERLANDS
ANTILLES	
CANADIAN PACIFIC ENTERPRISES (U.S.) INC.	U.S.A.
CPE ACQUISITION CO.	U.S.A.
CANELLUS ACQUISITION CO.	U.S.A.
CAC/HGP BALTACUSE LIQUIDATING CO. INC.	U.S.A.
SINAI KOSHER FOODS CORP.	U.S.A.
CANPAC AGRIPRODUCTS LTD.	U.S.A.
BAKER COMMODITIES INC.	U.S.A.
BAKER MEAT PACKING CO.	U.S.A.
CORENCO CORP.	U.S.A.
CORENCO EXPORT CO.	U.S.A.
THERESA FRIEDMAN & SONS INC.	U.S.A.
ISLAND COMMODITIES CORP.	U.S.A.
KERMAN TALLOW WORKS	U.S.A.
KINGS TULARE TALLOW CO.	U.S.A.
PACIFIC BIOCHEMICAL SPECIALISTS INC.	U.S.A.
PHOENIX TALLOW CO.	U.S.A.
SAMYANG BAKER TANKER TERMINAL CO. LTD.	SOUTH KOREA
SPOKANE RENDERING CO.	U.S.A.
TRANSOCEAN SHIPPING AGENCY INC.	U.S.A.

TRANSPACIFIC SHIPPING INTERNATIONAL CO. INC.	PANAMA
PROCESSED MINERALS INC.	U.S.A.
HUTCHINSON & NORTHERN RAILWAY CO.	U.S.A.
LAKE CRYSTAL SALT CO.	U.S.A.
SYRACUSE CHINA CORP.	U.S.A.
W.H. BOWDLEAR CO.	U.S.A.
COUNTRY WARE CORP.	U.S.A.
ONONDAGA POTTERY CO.	U.S.A.
SYRACUSE CANDLE CO.	U.S.A.
CANADIAN PACIFIC HOTELS LTD.	
C.P.T.A. PARTICIPANTS LTD.	
C.P.T.A. PARTICIPANTS (NEDERLAND) B.V.	NETHERLANDS
CANADIAN PACIFIC HOTELS (TEL-AVIV) LTD.	ISRAEL
CANADIAN PACIFIC HOTELS (MEXICO) S.A. DE C.V.	MEXICO
COMISARIATOS AEREOS S.A. DE C.V.	MEXICO
CANADIAN PACIFIC HOTELS (NEDERLAND) B.V.	NETHERLANDS
CANADIAN PACIFIC HOTELS GMBH.	W. GERMANY
CANADIAN PACIFIC HOTELS (ISRAEL) LTD.	ISRAEL
CANADIAN PACIFIC HOTELS (N.A.) N.V.	NETHERLANDS
ANTILLES	
CANADIAN PACIFIC SECURITIES LTD.	
CHATEAU INSURANCE CO.	
COMINCO LTD.	
ANCHOR INVESTMENTS INC.	
ATANIK MINERALS	
BETHLEHEM COPPER CORP.	
BETHALTA RESOURCES LTD.	
BETHEIRE MINING LTD.	
BETHEX CORP.	REPUBLIC OF IRELAND
FRIIO OIL LTD.	U.S.A.
HIGHLAND VALLEY SMELTING & REFINING CO. LTD.	
THE CANADA METAL CO. LTD.	
ALTAS SMELTING & REFINING CO. LTD.	
CANTRADE INDUSTRIES INC.	



CARTERCHEM INC.	
GREAT WEST SMELTING CO. LTD.	
COMINCO AUSTRALIAN PTY. LTD.	AUSTRALIA
COMINCO CHILE LTDA.	CHILE
ANCOM LTDA.	CHILE
COMINCO GMBH.	W. GERMANY
UNI-METALHANDELSGESELLSCHAFT MBH.	W. GERMANY
COMINCO HOLDINGS N.V.	NETHERLANDS
APOLLO EXPLORATIONS LTD.	GREECE
C.L.T. (QUEBEC) EXPLORATION LTD.	
COMINCO A/S	DENMARK
COMINCO AMERICAN	U.S.A.
CAMEX INTERNATIONAL INC.	U.S.A.
TOP CROPS CO. INC.	U.S.A.
UNI-CHEM RADIO INC.	U.S.A.
COMINCO (CYPRUS) LTD.	CYPRUS
COMINCO EUROPE LTD.	U.K.
COMINCO FRANCE S.A.	FRANCE
COMINCO ITALIA S.P.A.	ITALY
COMINCO IRELAND LTD.	REPUBLIC OF IRELAND
COMINCO (PHILIPPINES) INC.	PHILIPPINES
COMINCO S.A.	BELGIUM
ELAND EXPLORATION (PTY.) LTD.	NAMIBIA
BRAZIL DIAMANTE BPK.	NAMIBIA
COMINCO (U.K.) LTD.	U.K.
COMINMEX S.A. DE C.V.	MEXICO
KAMCON MINES LTD.	
KOOTENAY ENGINEERING CO. LTD.	
MCDAME EXPLORATION LTD. (N.P.L.)	
MINAGO MINES LTD.	
MINERACAO COMINCO LTDA.	BRAZIL
MOORGATE MINERALS LTD.	
N.H.S. (SALES) LTD.	
NATIONAL HARDWARE SPECIALITIES LTD.	

PACIFIC COAST TERMINALS CO. LTD.	
PINE POINT MINES LTD.	
PRINCETON GOLD MINES LTD.	
PTARMIGAN MINES LTD.	
ROBISON MINES LTD.	
RYCON MINES LTD.	
SERPA MINES (PORTUGAL) LTD.	PORTUGAL
SUNLOCH MINES LTD. (N.P.L.)	
SUNRO MINES LTD. (N.P.L.)	
TAKU VESSEL CO.	U.S.A.
VALLEY COPPER MINES LTD. (N.P.L.)	
VESTGRON MINES LTD.	
GREENEX A/S	DENMARK
VOL MINES LTD.	
WEST KOOTENAY POWER & LIGHT CO. LTD.	
CASCADE WATER-POWER & LIGHT CO. LTD.	
OKANAGAN WATER-POWER CO.	
SOUTH KOOTENAY WATER POWER CO.	
WESTERN CANADA STEEL LTD.	
HAWAIIAN WESTERN STEEL LTD.	U.S.A.
PACIFIC WESTERN STEEL INC.	U.S.A.
RICHMOND STEEL RECYCLING (1978) LTD.	
COMMANDANT PROPERTIES LTD.	
FORDING COAL LTD.	
ARDLEY COAL LTD.	
GREAT LAKES FOREST PRODUCTS LTD.	
GREAT LAKES PAPER RESEARCH	
LAKE SUPERIOR PULP & PAPER SERVICES LTD.	
LAKE SUPERIOR SERVICES B.V.	NETHERLANDS
LAKE SUPERIOR PULP & PAPER INC.	U.S.A.
MAPLE LEAF MILLS LTD.	
ACORN HILL TURKEYS	
ADANAC POULTRY FARM LTD.	
CANADIAN BAKERIES LTD.	



CORPORATE FOODS LTD.	
EASTERN BAKERIES LTD.	
ENTREPRISES AGRICOLES REUNIES S.A.	HAITI
MCGAVIN FOODS LTD.	
MAPLE LEAF MILLS INVESTMENTS LTD.	
MAPLE LEAF MONARCH CO.	
MIDDLESEX TURKEY FARMS LTD.	
NORTH WEST SILOS LTD.	REPUBLIC OF IRELAND
PINECREST FOODS LTD.	
PURITY BAKERY LTD.	BARBADOS
TORONTO ELEVATORS LTD.	
XL FEEDS LTD.	
MARATHON REALTY CO. LTD.	
CALGARY TOWER (1975) LTD.	
DOWNTOW WEST PLAZA LTD.	
MARATHON AVIATION TERMINALS LTD.	
MATAC CARGO LTD.	
MARATHON REALTY HOLDINGS B.V.	NETHERLANDS
MARATHON U.S. HOLDINGS INC.	U.S.A.
MRC REALTY INC.	U.S.A.
HOMOSSASA SPRINGS INC.	U.S.A.
NORCORP INC.	U.S.A.
NORIN MORTGAGE CORP.	U.S.A.
NORINCO INC.	U.S.A.
NORMAR INC.	U.S.A.
RIVERHAVEN VILLAGE REALTY INC.	U.S.A.
MARATHON DEVELOPMENT CALIFORNIA INC.	U.S.A.
MARATHON DEVELOPMENT GEORGIA INC.	U.S.A.
MARATHON DEVELOPMENT OREGON INC.	U.S.A.
MARATHON FREEHOLD INC.	U.S.A.
MARATHON U.S. REALTIES INC.	U.S.A.
MAYFAIR INDUSTRIAL PARK (1976) LTD.	
PITT STREET DEVELOPMENTS LTD.	
PLACE MONTREAL INC.	

VILLAGE GREEN MALL LTD.  
MIDLAND SIMCOE ELEVATOR CO. LTD.  
PACIFIC FOREST PRODUCTS LTD.  
BURGOYNE BAY SORTING CO. LTD.  
CHEMAINUS TOWING CO. LTD.  
FALT TOWING LTD.  
LADYSMITH LOG SORTING CO. LTD.  
LENS LOGGING LTD.  
MAYO FOREST PRODUCTS LTD.  
VANISLE LAND DEVELOPMENT LTD.  
VICTORIA PLYWOOD LTD.

PANCANADIAN PETROLEUM LTD.

BLACKFOOT PETROLEUM LTD.

CANADIAN PACIFIC OIL & GAS OF CANADA LTD.

U.K.

PANCANADIAN PETROLEUM (U.K.) LTD.

U.K.

CANADIAN PACIFIC OIL & GAS NEDERLAND B.V.

NETHERLANDS

CANADIAN PACIFIC OIL & GAS NORWAY A/S

NORWAY

CANADIAN PERSIAN OIL LTD.

BERMUDA

MINERALS LTD.

PANCANADIAN GAS PRODUCTS LTD.

PANCANADIAN KERROBERT PIPELINE LTD.

PANCANADIAN PETROLEUM COL

U.S.A.

PANCANADIAN PETROLEUM (ITALY) INC.

U.S.A.

STEEP ROCK IRON MINES LTD.

DON PARK HOMESITES LTD.

SANJO IRON MINES LTD.

STEEROLA EXPLORATIONS LTD.

CANADIAN PACIFIC EXPRESS & TRANSPORT LTD.

NIPISSING HOUSEHOLD MOVERS LTD.

NORMAN"S TRANSPORT LTD.

H. SMITH TRANSPORT CO. LTD.

SMITH TRANSPORT (INTERNATIONAL) LTD.

SMITH TRANSPORT (US) LTD.

HOBOKEN WAREHOUSE INC.

U.S.A.



TRUCK RADIO INC.	U.S.A.
TRANSPORT TERMINALS LTD.	
CANADIAN PACIFIC (FRANCE) S.A.	FRANCE
CANADIAN PACIFIC STEAMSHIPS LTD.	U.K.
ATALANTA SHIP MANAGEMENT SERVICES LTD.	U.K.
CP TRANSPORT (LONDON) LTD.	U.K.
CANADIAN PACIFIC STEAMSHIPS (PHILIPPINES) INC.	PHILIPPINES
MAPLE SHIPPING CO. (U.K.) LTD.	U.K.
RACINE TERMINAL (MONTREAL) LTD.	
CANPAC CAR INC.	U.S.A.
CANPAC INTERNATIONAL FREIGHT SERVICES LTD.	
AMERICAN OVERSEAS CONTAINERS EXPRESS INC.	U.S.A.
CROSSWORLD FREIGHT LTD.	
INTERMEDIATE TERMINALS WAREHOUSES LTD.	
MAPLE SHIPPING CO. LTD.	U.K.
MEDELSSOHN-COMMERCIAL LTD.	
UNITED CARGO (CANADA) LTD.	
UNIVERSAL CONTAINER SERVICES LTD.	
CANPAC TERMINALS LTD.	
CASCADE PIPE LINE LTD.	
CENTRAL TERMINAL RAILWAY CO.	
CHEP CANADA INC.	U.S.A.
COMMERCIAL SOLIDS PIPE LINE CO.	
THE DOMINION ATLANTIC RAILWAY CO.	
THE ESQUIMALT AND NANAIMO RAILWAY CO.	
THE GRAND RIVER RAILWAY CO.	
GREAT FIELD INVESTMENT CORP.	
HOULTON BRANCH RAILROAD CO.	
INCAN MARINE LTD.	
INCAN SHIPS LTD.	
THE KINGSTON AND PEMBROKE RAILWAY CO.	
THE LAKE CHAMPLAIN AND ST. LAWRENCE JUNCTION RAILWAY CO.	
THE LAKE ERIE AND NORTHERN RAILWAY CO.	
MANITOBA AND NORTH WESTERN RAILWAY CO. OF CANADA	

MASSAWIPPI VALLEY RAILWAY CO.

THE MONTREAL AND ATLANTIC RAILWAY CO.

NEW BRUNSWICK AND CANADA RAILROAD CO.

NEWPORT AND RICHFORD RAILROAD CO.

THE NEWFORD CO. INC.

ONTARIO & QUEBEC RAILWAY CO.

THE OUTLOOK DEVELOPMENT CO.

PROVIDENT PROPERTIES CO.

U.S.A.

THE PUBLIC MARKETS LTD.

QUEBEC CENTRAL RAILWAY CO.

QUEBEC & WESTERN RAILWAY CO.

THE ST. LAWRENCE & OTTAWA RAILWAY CO.

THE SASKATCHEWAN & WESTERN RAILWAY CO.

SAULT STE. MARIE BRIDGE CO.

U.S.A.

THE SHAWINIGAN FALLS TERMINAL RAILWAY CO.

SHELPAC RESEARCH & DEVELOPMENT LTD.

SOO LINE RAILROAD CO.

U.S.A.

SOO LINE EQUIPMENT CO.

U.S.A.

TRI-STATE LAND CO.

U.S.A.

TORONTO, GREY & BRUCE RAILWAY CO.

THE TORONTO, HAMILTON & BUFFALO RAILWAY CO.

THE TORONTO TERMINALS RAILWAY CO.

UNITANK LTD.

THE WEST ONTARIO PACIFIC RAILWAY CO.

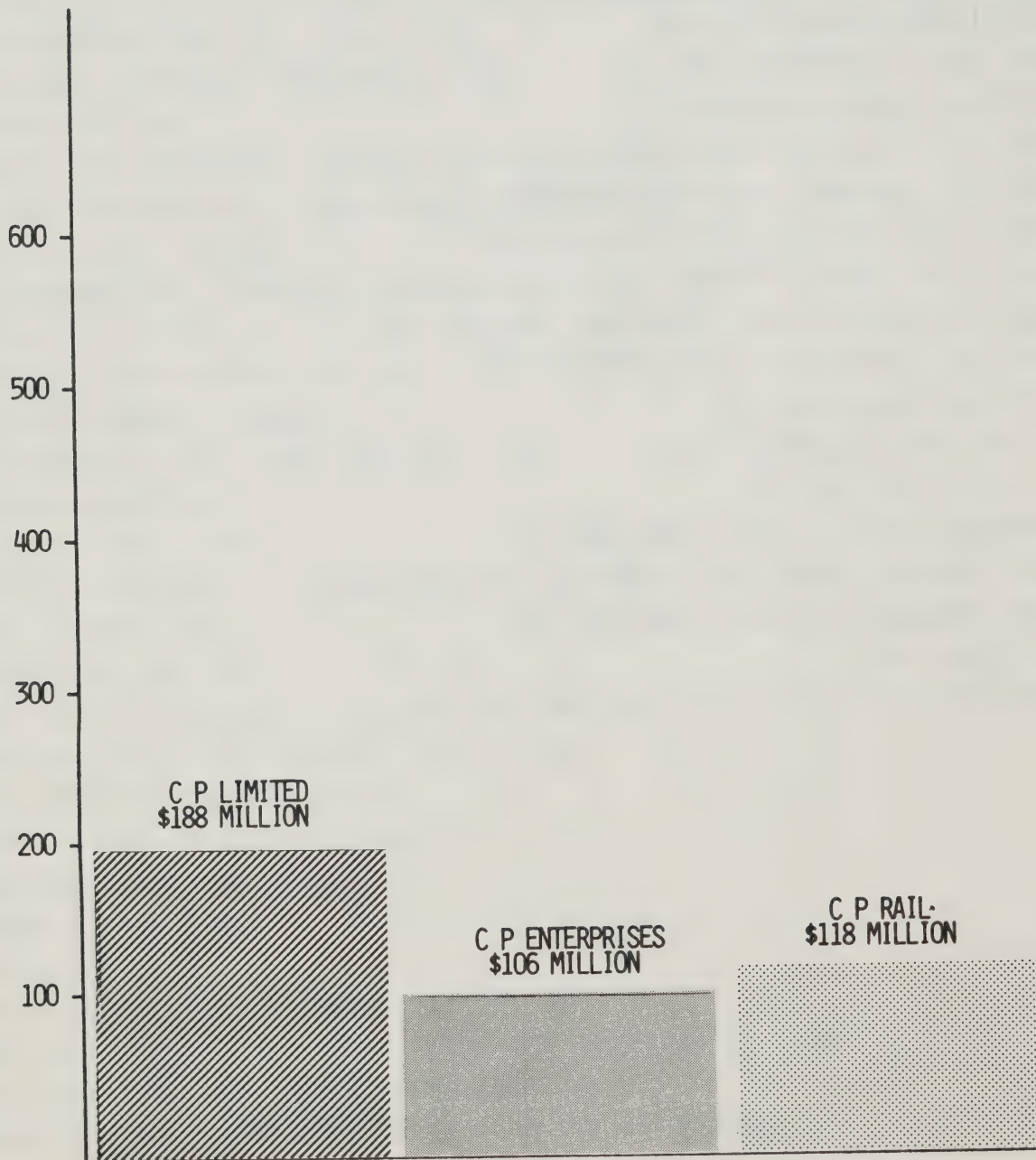


## APPENDIX "TRPT-133"

1 9 8 2

## NET INCOME AFTER ALL EXPENSES INCLUDING INCOME TAXES

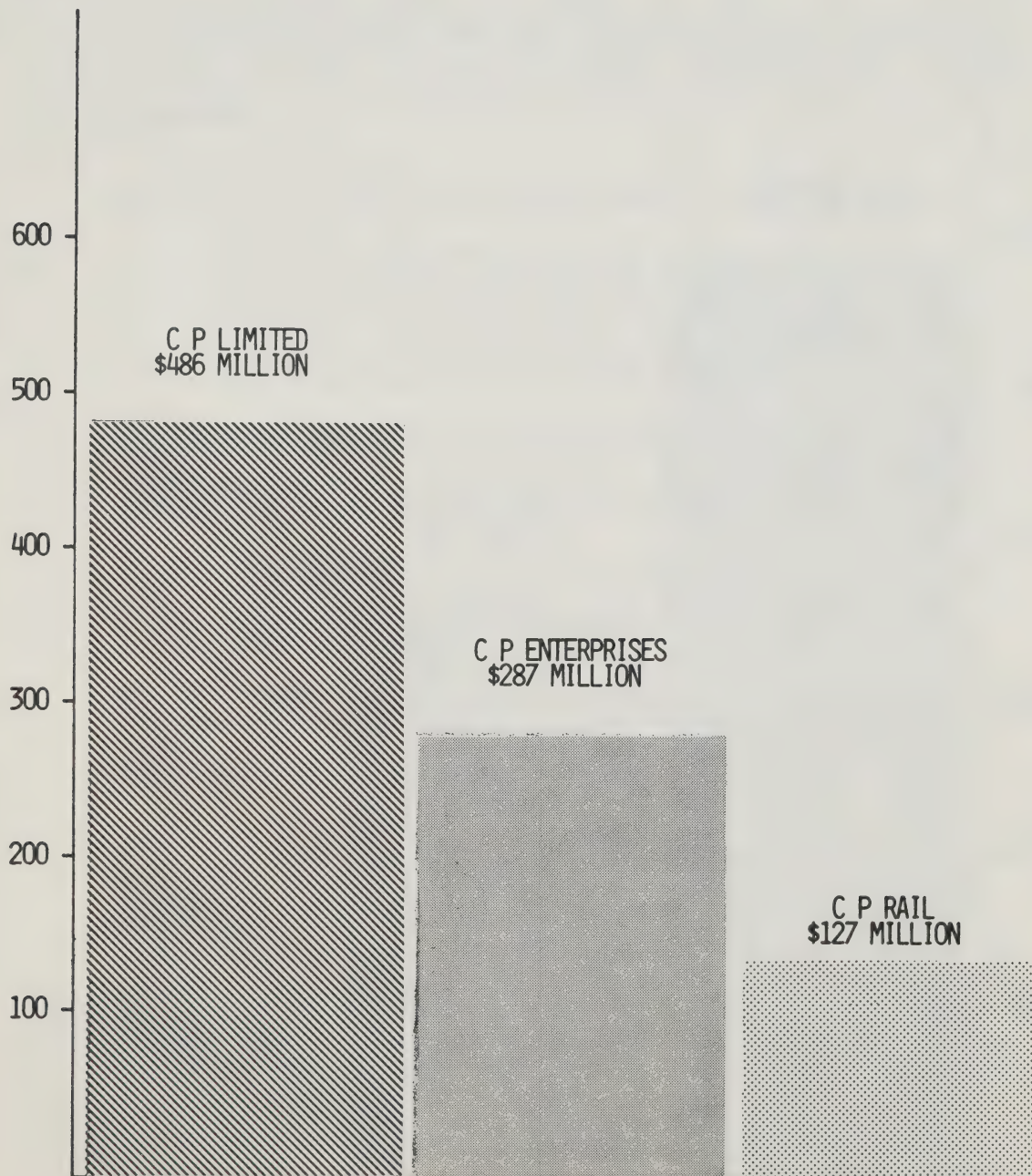
\$ MILLIONS



1 9 8 1

## NET INCOME AFTER ALL EXPENSES INCLUDING INCOME TAXES

\$ MILLIONS

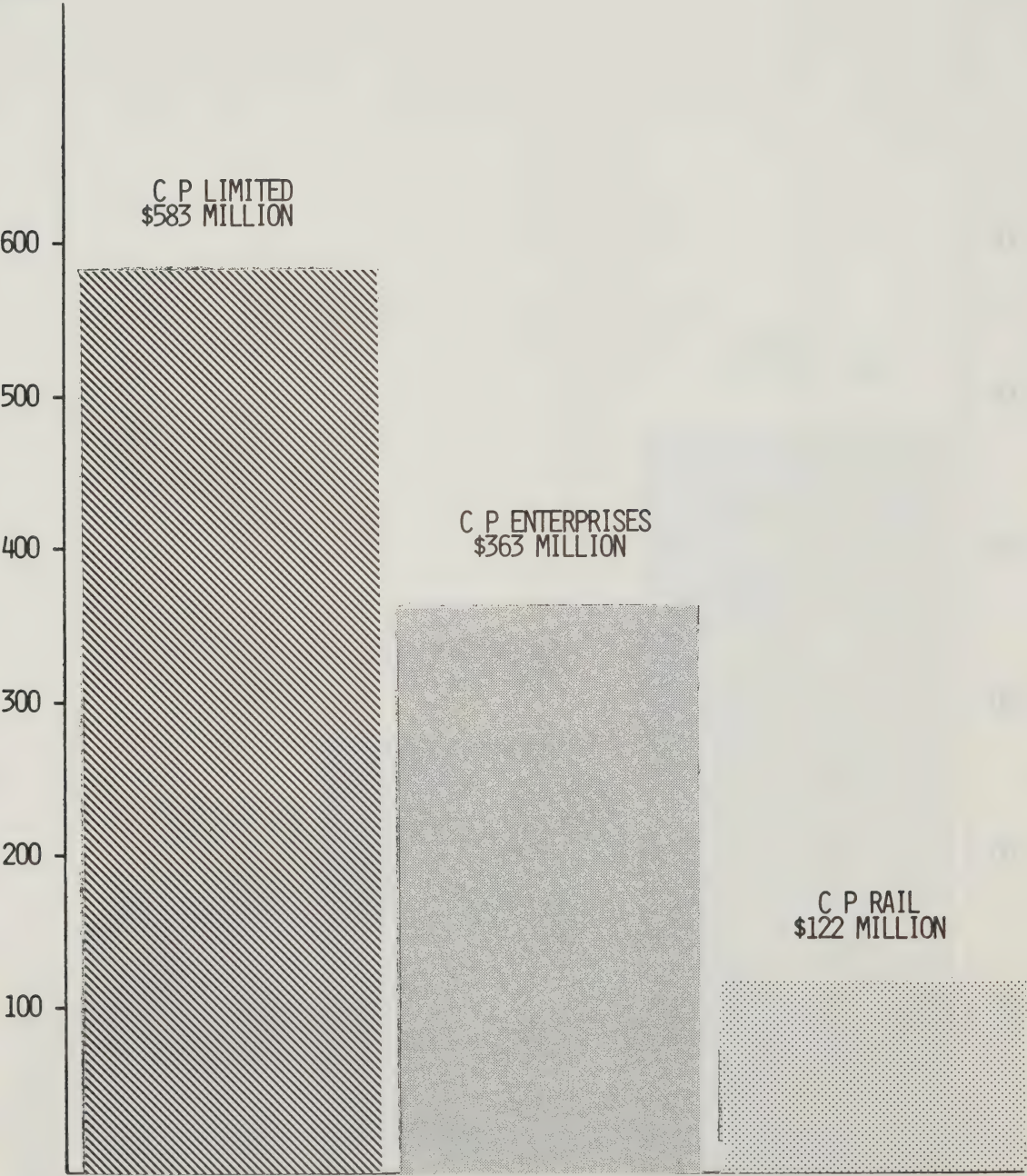




1 9 8 0

NET INCOME AFTER ALL EXPENSES INCLUDING INCOME TAXES

\$ MILLIONS



## APPENDIX "TRPT-134"

## Appendix A - Legal Issues

1. Delete the words "or the Canadian Wheat Board Act" and the words "or of the Canadian Wheat Board Act" which appear in Section 97(b) of the Canadian Grain Act.
2. The Canadian Wheat Board, as a system participant, may be subjected to the awards and sanctions to be implemented pursuant to sections 18 and 21 of Bill C-155 as it now stands. Sections 18 and 21 should be amended to clearly exclude the Canadian Wheat Board from these provisions.
3. Section 33(3) of Bill C-155 provides that;

Notwithstanding anything in this or any other Act of Parliament, the Governor in Council may, by regulation, transfer the administration and control of any railway cars held by the Canadian Wheat Board on behalf of the Government of Canada from that Board to the Minister.

The Canadian Wheat Board has acquired 2000 hopper cars which are being paid for out of its pool accounts with monies which would otherwise have been paid to producers. As the Board is, under Section 4(2) of the Canadian Wheat Board Act,

for all purposes, an agent of Her Majesty in right of Canada, and its powers under this Act may be exercised by it only as an agent of Her Majesty in the said right,

the 2000 hopper cars are held by it as an agent of Her Majesty. Thus the administration and control of these cars is transferable under Section 33(3) of Bill C-155. An appropriate amendment precluding that possibility should be included in Bill C-155.

4. Bill C-155 fails to make provision for the problems which will arise when grain, which is delivered and sold by a producer prior to an increase in freight rates, is shipped after such an increase. The producer will have paid the lower freight rate by way of a deduction from the payment for the grain but the shipper will, presumably, be obliged to pay the higher rate to ship the grain. We submit that the railways be required to move a quantity of grain equal to that in primary elevators as of the date of any freight rate increase after the date of such increase at the rate in effect prior to the increase.



## Appendix B

Estimated Transfers to Grain Producers Associated  
with EEC Support Measures for Grains <sup>1/</sup>

	<u>Total Transfers as a</u> <u>Percentage of Value of Production</u>
1977-78	53
1978-79	50
1979-80	44
1980-81	32
1981-82	39
Average	44

---

<sup>1/</sup> EEC-6 up to 1979-80 and EEC-10 for 1980-81 and 1981-82.

Source: The Emergence of the EEC as a Net Exporter of Grain.  
Quarterly Review of the Rural Economy. (Australia  
Bureau of Agricultural Economics) 4(4) : 295-304,  
November 1982.

## Appendix C

Comparison of 1982/83 Subsidies to Western  
Canadian and U.S. Wheat Producers

<u>Western Canada</u> (August/July)		<u>United States</u> (June/May)	
<u>Description</u>	<u>Value</u> (US \$ mln)	<u>Description</u>	<u>Value</u> (US \$ mln)
1. Income Support			
a) Western Grain Stabilization Fund	61	a) Direct Payments	891
b) Interest on Advance Payments	5	b) PIK Payments	1,790
2. Grain Storage			
-	-	FOR Storage & Interest charges	385
3. Transportation			
Crow Rate Subsidy	307	Inland Waterways	16
4. Export Subsidy			
-	-	Blended Credit Egypt Flour Deal	258
Total Subsidy	US \$373 mln		US \$3,142 mln
1982 Production	<u>997 mln bu</u>		<u>2,809 mln bu</u>
Subsidy per bushel	<u>US \$0.37/bu</u>		<u>US \$1.12/bu</u>



Calculation of Western Canadian Subsidy Payments

Western Grain Stabilization Fund		
Estimate of total government contributions in 1982/83 (July/June)	Cdn \$118.4 mln	
Allocation to wheat	X .63	1/
Estimate of 1982/83 government contributions to wheat producers	Cdn \$74.6 mln	
In U.S. funds (Cdn \$1.23/\$US)	US \$60.7 mln	
Interest on Advance Payments		
Estimate for all grains in 1982/83	Cdn \$10.4 mln	
Allocation to wheat	X .63	1/
Estimate for wheat in 1982/83	Cdn \$6.6 mln	
In U.S. funds (Cdn \$1.23/\$US)	US \$5.4 mln	
Crow Rate Subsidy		
Estimate of government contributions in 1982/83 (including branch line subsidy payments of \$90 mln and \$40 mln towards the cost of government hopper cars)	Cdn \$600 mln	
Allocation to wheat	X .63	1/
Estimate 1982/83 subsidy applicable to wheat	Cdn \$378 mln	
In U.S. funds (Cdn \$1.23/\$US)	US \$307 mln	

1/ Wheat marketings accounted for 63% of total grain marketings in 1982/83.

### Calculation of U.S. Subsidy Payments

These calculations include all U.S. government expenditures from the period June 1, 1982 to May 31, 1983. As some expenditures apply to the 1983 crop, the subsidy per bushel calculation may be somewhat biased, as it is based on 1982 production only.

<u>Direct Payments to Producers</u>	<u>US \$ mln</u>
Deficiency payments on 1982 crop	475
Advance deficiency payments on 1983 crop	310
Advance diversion payments on 1983 crop	101
Estimate of disaster payments	5
	<u>891</u>

### PIK Payments

- excluding 87 mln bushels of 1983 crop used under plant-for-PIK scheme

<u>Quantity of PIK payments:</u>	<u>mln bu</u>
Pledged as collateral from price support loans	233
Acquired by CCC from uncommitted price support loans	223
Retained as in-kind compensation under the acquisition program	37
	<u>493</u>

Weighted average loan rate of FOR and regular loans as at April 27, 1983:

	<u>mln bu</u>	<u>\$/bu</u>
1982 FOR	566.1	4.00
1982 reg. loan	56.1	3.55
1981 FOR	237.9	3.50
1981 reg. loan	17.4	3.20
1980 FOR	200.8	3.30
1980 reg. loan	1.2	3.00
1979 FOR	26.9	2.50
1978 FOR	15.8	2.35
1977 FOR	24.1	2.25
1976 FOR	<u>12.4</u>	<u>2.25</u>
TOTAL	1,158.7	3.63

Value of PIK payments:

$$493 \text{ mln bu} \times \$3.63/\text{bu} = \underline{\$1,789.6 \text{ mln}}$$



Farmer-owned Reserve

- a) Storage payments  
- at 26.5¢/bu/year

	Mid-Month Stocks <u>(mln bu)</u>	Storage Payments <u>\$ mln</u>
June/82	565.2	12.43
July	588.8	12.95
August	714.5	15.72
September	809.4	17.81
October	883.7	19.44
November	967.3	21.28
December	1,000.1	22.00
January/83	1,045.9	23.01
February	1,107.1	24.36
March	1,096.7	24.13
April	1,086.9	23.91
May	1,074.7	<u>23.64</u>
Total		<u>240.68</u>

- b) Interest Charges

- determined on grain held in FOR for more than 1 year (producer pays interest for 1st year)

Value of loans: (mid-month stocks X loan rate)

	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u> - \$ mln -	<u>1980</u>	<u>1981</u>	<u>Total</u>
June/82	130.05	123.75	46.06	85.75	669.24	-	1,054.85
July	129.83	123.53	46.06	85.50	668.91	-	1,053.83
August	129.60	123.53	45.83	85.50	668.25	45.15	1,097.86
September	129.60	123.30	45.83	85.50	668.58	166.25	1,219.06
October	128.93	123.30	45.83	85.50	668.58	253.40	1,305.54
November	128.25	123.30	45.83	85.50	668.25	311.15	1,362.28
December	127.35	123.08	45.36	85.50	668.25	333.20	1,382.74
January/83	126.23	123.08	45.12	85.50	667.92	384.30	1,432.15
February	119.93	119.03	43.24	83.75	667.59	476.35	1,509.89
March	65.70	93.15	40.66	78.00	667.26	541.45	1,486.22
April	36.68	63.90	37.84	69.50	661.65	614.95	1,484.52
May	17.78	41.40	34.55	61.75	661.98	656.25	1,473.71

- assume interest charges are compounded monthly

	<u>Total Value</u> \$ mln	CCC Ann. Int. <u>Rate</u> %	<u>Interest</u> <u>Charges</u> \$ mln
June/82	1,054.85	13.625	12.025
July	1,053.83	13.50	12.044
August	1,097.86	14.00	13.127
September	1,219.06	12.00	12.563
October	1,305.54	11.00	12.469
November	1,362.28	9.75	11.539
December	1,382.74	9.125	11.070
January/83	1,432.15	9.00	11.377
February	1,509.89	8.625	11.564
March	1,486.22	9.00	11.955
April	1,484.52	8.875	11.872
May	1,473.71	9.125	<u>12.200</u>
Total			<u>143.805</u>

Total FOR cost: interest \$143.8 mln  
 storage 240.7 mln  
\$384.5 mln

### Inland Waterways

	<u>\$ mln</u>
Estimate of Government expenditures on shallow draft inland waterways attributed to wheat	17.5
Less user fee revenue	<u>1.5</u>
Government Subsidy	<u>16.0</u>

Note: Government expenditures include an estimate of operations and maintenance costs and interest on construction and major rehabilitation costs. The share of government expenditures and user fee revenue attributed to wheat is determined on a ton-mile basis.



Export Subsidiesa) Blended Credit

- approximately \$300 mln of blended credit financing was utilized by May 31, 1983, of which \$60 mln was interest-free

	<u>Cummulative Value of int.-free financing</u> \$ mln	<u>Annual Int. Rate</u> %	<u>Interest Rate Subsidy</u> \$ mln
June/82-November/82	-	-	-
December/82	8	11.0	.074
January/83	16	11.0	.147
February	24	11.0	.221
March	38	10.5	.334
April	46	10.5	.405
May	60	10.5	.528
Total			<u>1.709</u>

b) Egypt Flour Deal

- CCC stocks were provided as in-kind subsidy payments to U.S. millers in order to meet the contract price of US \$155/tonne of bagged flour, C & F Egyptian ports.

<u>Subsidy payments:</u>	<u>mln bu</u>
March/83	2.575
April	6.107
May	<u>5.771</u>
	14.453
X Est. value of CCC wheat	<u>\$4.00/bu</u>
Value of subsidy payments	<u>\$57.8 mln</u>



APPENDIX "TRPT-135"

# MARITIME FARMERS COUNCIL

P.O. BOX 750, MONCTON, N.B. E1C 6N5

## MARITIME AGRICULTURE AND GRAIN TRANSPORTATION

SUBMISSION TO THE  
HOUSE OF COMMONS  
TRANSPORT COMMITTEE

August, 1983



## MARITIME AGRICULTURE and GRAIN TRANSPORTATION

### Introduction

- 1) The West is not the only region in Canada with grain transportation problems. Feed is the largest purchased input of Maritime Agriculture and our competitive position with respect to feed costs is declining. This is the result of freight rate increases in excess of general inflation and of the unplanned exposure of our industry to assistance withdrawal via the inflationary erosion of the Feed Freight Assistance (FFA) Program. The freight rate increases paid by our industry since 1976 have averaged 22% annually (calculated on a Thunder Bay to Truro basis). Grain transportation expenses now claim a higher proportion of livestock and poultry farm revenue in our region than of total cash crop revenue on the Prairies. It is generally acknowledged that livestock and poultry producers operate on narrower margins between costs and gross incomes than is the case for cash crop growers.
- 2) The private cost of shipping feed grain from Charlottetown, PEI to Port Williams, N.S. is higher than from Alberta, a difference in distance of over 4,000 km. This is true despite the fact that Maritime feed grain purchasers have assumed a sharply higher share of the total cost of moving feed grain to the Maritimes in recent years (See Pg. 4-5 ). The Crowsnest Pass Agreement and the Feed Freight Assistance Program have together created this anomaly. These two policies have been of great historic importance to agriculture on the prairies and in the maritimes. Both have influenced farm investment decisions for generations. They have also in many ways skewed the direction of agricultural development in their respective regions.
- 3) It is accepted that fundamental changes are now needed. Furthermore, there need be no basic conflict between western and maritime producers. The negative implications of on-going and proposed changes in national policies for Maritime Agriculture have not however received adequate attention. This is especially apparent if comparisons are made with parallel situations in the west. The Crowsnest Pass Agreement is changing via the Western Grain Transportation Initiative in a planned, open, orderly, gradual manner with some safeguards and compensation for Western producers. Feed Freight Assistance is changing by policy default without apparent regard to the consequences for our livestock and poultry producers.

- 4) Maritime farm organizations have made difficult decisions about how to deal with our grain transportation problems. A proposal has been developed which addresses these in a comprehensive way. Our plan, we feel, is a good one and will stand up to technical evaluation and analysis. We feel its implementation now hinges mainly on whether it will be perceived as fair and acceptable to other regions. The Transport Committee of the House of Commons and these Hearings can play an important role in this regard. The "Crow" and Feed Freight Assistance are intertwined in many ways. The Western Grain Transportation Initiative has some negative implications for Maritime Agriculture. These may be characterized as minor but they are coming on top of serious regional problems. Even more importantly the Crow debate has perhaps complicated the process of getting our situation dealt with fairly. Issues as large as the Crow cannot be dealt with in isolation and the Maritime FFA situation is a natural extension. To restrict this matter from the committee's consideration would be an unfortunate truncation of responsibility.
- 5) There is no formal-explicit linkage of the Crow and FFA. The FFA Program is administered by the Livestock Feed Board of Canada and is the responsibility of the Minister of Agriculture. The M.F.C. feels it is still right that the transportation component of the Domestic Feed Grain Policy and the Crow be dealt with under a common philosophy. For the Transport Committee to give consideration to our circumstances resulting from transportation problems and policies and comparable in many ways to the Crow (and in fact somewhat compounded by the Crow changes) is entirely proper. We appeal for the Committee and especially to Maritime MP's to come to terms with our situation, problems and proposed course of action. These are fairly straightforward. It could not have been easy coming to terms with all aspects of the Crow issue. You now have the opportunity to apply this body of understanding for the benefit of another part of the country.
- 6) The "initiative" we are asking for would cost 1.5% as much as the Western Initiative - only half of which would be new funds. Our equity arguments for this commitment are as strong or stronger than is the case with the Crow. Numerical comparisons of historical relationships between the Crow and FFA



and their relationships with their respective industries will support this statement. Many minor modifications to the Western Grain Transportation Initiative have involved far more than what we are seeking, and because we have "bit the bullet", made difficult choices, and sold a comprehensive development/adjustment philosophy to our industry, the efficiency -economic case for our proposal is better than the Crow solution.

### MARITIME FEED SITUATION

- 7) Feed Freight Assistance has been a major factor influencing the development of Maritime Agriculture since 1941. At one time this program was a major component of Canadian Agricultural Policy. Today it is a minor program although still of importance to the peripheral areas where it still applies including the Maritimes. At the time that changes were made to the Domestic Feed Grain Policy in 1976, it was stated that FFA to the Atlantic Provinces and Eastern Quebec would be continued unless a high degree of feed grain self-sufficiency was achieved. Assistance rates to Eastern Quebec and the Maritimes in real terms have, however, been substantially reduced. With escalating transportation rates the fixed per tonne assistance payments have accounted for a declining portion of the total cost of transporting grain.
- 8) The freight rate on grain from Thunder Bay to Truro increased by 139% from 1975 to 1982 averaging 13% per year, while the private cost, net of subsidy, increased by an annual average of 22%. Since 1975 the rail rate on corn from Ontario to Truro has increased by 117%. The private cost increased by 166%. Feed Freight Assistance on western grain (Thunder Bay to Truro) has fallen from 58% to 25% of total transport costs. During this period freight assistance on Ontario grain fell from 40% to 17%. Pressure for sizeable rate increases from the railways is expected to continue.
- 9) Feed is the largest purchased input of Maritime Agriculture. In Nova Scotia it accounts for the highest proportion of farm costs of any province. This continuing unplanned process without adjustment measures is of the greatest concern and consequence to our livestock and poultry industries.

- 10) The difference between Prairie and Maritime feed grain prices consists of that portion of transportation costs borne by western or Maritime producers. In 1974 producers in Truro paid 15% of the total cost of moving grain from the prairies. This has since increased to 45% and feed price differentials with the West have increased sharply. This process would, however, have been even more severe had not the concurrent increases in the Crow Benefit from inflation reduced that portion of transportation costs (for the total Prairie-Truro movement) paid by western producers from 15% to 7%. In 1974 the difference between Maritime and Prairie feed grain prices was equivalent to 33% of transport costs and now the regional price differential is made up of 52% of transport costs. (See Table I and Figure 1)
- 11) Changes pending in the Crow now mean that the Crow situation will no longer act to moderate our rapid transition to higher Maritime-Prairie price differentials but in fact accelerate it. Assuming 8% inflation with Western producers paying the first 3% of freight cost increases for two years and 6% after that, western grain volume increases of a third and no changes in FFA (Maritime producers assuming all of the 8% annual increases), Prairie-Maritime feed price differentials would increase to over 70% of transport costs by the early 1990's. With more rapid inflation, higher volumes or another Crow formula it could even be greater.

Table I Approximate Per Cent of Transport Costs of the  
Prairie to Maritime Movement of Feed Grain  
Paid by Western and Maritime Producers,  
FFA and the Crow Benefit

	<u>1967</u>	<u>1974</u>	<u>1982</u>	<u>1990<sup>P</sup></u>	<u>1993<sup>P</sup></u>
	- % -				
<u>Prairie to Thunder Bay</u>					
Western Producers	24	15	7	21	23
Crow Benefit	16	25	33	19	17
<u>Thunder Bay to Truro</u>					
Maritime Producers	7	18	45	52	53
FFA	53	42	15	8	7
	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>

(P - Projected)



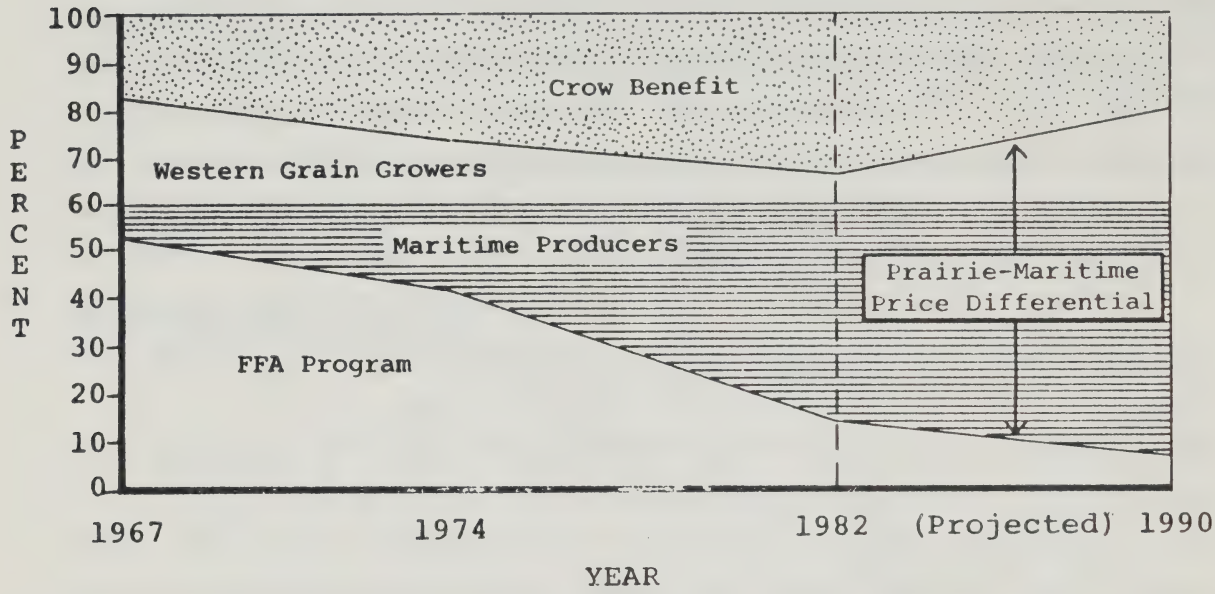


Figure I

Approximate Per Centage of the Transportation Costs of the Prairie to Maritimes Movement of Feed Grains Paid by Western Grain Growers, the Crow Benefit, Maritime Producers and the Feed Freight Assistance Program 1967 to 1982 with a Projection\* to 1990.

\* Assumptions behind the Projection are stated in #11, Pg. 4

- 12) It can be argued that western grain prices in Thunder Bay will remain unchanged by Crow changes and therefore in absolute terms Maritime feed grain prices will not be affected. The competitive position of our industry, however, doesn't hinge on absolute costs but on relative costs. The Crow changes will see our position weakened against a large component of Canadian Agriculture. To the degree that unequal public policy responses with respect to transportation and agriculture are responsible for a weakened Maritime Agriculture this is unacceptable and demoralizing to our industry as we try to adjust and develop.
- 13) Accompanied by the theme of "absolute prices for western grain east of Thunder Bay will not change" is the argument that a more competitive prairie livestock sector will have minimal impact on the Maritimes as our product competition comes from Central Canada. It is unfortunately against this primary competition that our feed cost position has, to date, eroded to the greatest degree. Our hog producers receive the same price as those in Ontario yet in 1982 hog feed prices were \$25/tonne higher in the Maritimes. Feed normally accounts for 60% of hog production costs. Our broiler producers are now paying \$50/tonne more for feeds than are producers in Ontario and \$30 more than producers in western Quebec, and product prices are not compensating. It is also on the basis of our access to western grains with which we must compete with corn feeding central producers.
- 14) The appropriate approach to dealing with our particular problems, of course, doesn't involve either delaying or modifying the Western Grain Transportation Initiative. It is much more rational to tackle our situation directly. Our approach is to pursue good effective policies for our own region. We feel however, that our grain transportation problem deserves a higher priority vis a vis the Crow. This does not mean that the western situation does not warrant a very high priority. We also want some of the same philosophies applied to Maritime Agriculture. The most important of these involve changes in long term historic policies being undertaken in a planned, open, gradual manner with full attention given to adjustment and needed compensation. Another principle involves committed expenditures being administered so as to facilitate adjustment and to maximize the benefits to the industry and region (and, indeed, the national economy).



### The Maritime FFA Proposal

- 15) In addressing our feed situation in the past two years and in developing a plan we wanted to both secure the competitive position of our livestock producers and at the same time make some fundamental changes which would maximize the economic adjustment and development of our own industry and resources. We wanted a program which in the long term would leave us not more dependent on assistance and highly vulnerable, given any further policy changes but one which, over time, would leave us less dependent and less vulnerable. Fortunately we were able to develop such a plan.
- 16) The Maritime FFA Proposal involves the FFA benefit being restored to the level which prevailed in 1976 (as represented by the percentage of freight costs paid by assistance) and the transformation of FFA into a system of direct feed assistance payments to livestock and poultry producers per unit of product output. This would make the program market or resource neutral in its economic impact facilitating development and adjustment. The price distortion which currently works against adjustment would be removed. Administrative mechanisms are in place to make this workable and efficient. Producers in high FFA zones would be protected by the continued payment of the "equalization portion" of FFA. (Note: The 1976 support level was not a historic high for FFA by any means. It was substantially below past levels. The planned western , relatively gradual adjustment to higher freight costs by comparison will begin with the Crow Benefit at an all time high.)
- 17) This proposal, while simple to state we feel, can be characterized as a comprehensive approach to dealing with our grain transportation problems.
  - \* It would substantially improve the prospects of regional feed grain development and significantly that of grain substitutes (including apple pommace, cull potatoes, processing wastes, alfalfa meal, fish waste silage and quality forage).
  - \* The single most significant impact would perhaps be the impetus it would give to the development of regional feed crop technology. Accelerated technology is the key to reducing our great dependence on transportation

assistance. There is extensive empirical evidence of the link between innovation and technical progress and prices in agriculture.

- \* Also concerning prices and productivity the proposal would accelerate progress with respect to feeding technologies. Ten years ago it took 2.23 lbs. of feed to produce a pound of chicken. Now it takes only 2 lbs. This has favoured the movement of feed ingredients as opposed to product and has helped offset other trends. One reasonable response to the economics of our feed situation is to further stimulate regional progress. The feed price effect of the proposal will do this.
- \* The price relationships between different feed ingredients in the Maritimes is probably not duplicated anywhere in the world. This has shaped our local feeding technologies. To a degree, this uniqueness is related to the uneven effect of FFA among different feed ingredients, i.e. an artificial price environment. We can develop management -technology systems which will allow us to compete on a more even basis. It will take time, however, to adjust to policy reversals and it would help a lot if our producers , innovators and researchers were exposed to the right input price signals.
- \* There would be small, immediate, short term gains from the correction of least - cost rations. Since FFA changes relative ingredient prices, private, least - cost formulations are slightly different from true, least - cost rations.
- \* Freight rate increases are expected to moderate slightly with the removal of freight subsidies.

- 18) Prospects, with this approach for substantial decreases (over time) of our dependance on distant grains and public assistance, are very good. The Maritimes have the lowest utilization of potential cropping capability in Canada. It is doubtful if any area of the world has lower utilization of its natural class two or equivalent agricultural land, in as favourable a climate, as does Prince Edward Island. Regionally, specific technology is again the main key to realizing potentials in this area (and there is an established relationship between pricing efficiency and technical innovation and progress). We can, and with appropriate policies will, over time, produce a



high proportion of our feed requirements. No soil scientist or agricultural land expert is likely to disagree with this assessment. In April, at the Maritime Feed Grain Workshop, Dr. J. L. Nowland, one of the most respected soil scientists in Canada said, emphatically, that the Maritimes can produce its own feed grain requirements. He said the technical progress needed to make this economical would be less difficult to achieve than many other production problems being successfully tackled in Canada.

(See Production Base and Production Potential of the Eastern Grains Industry Part I National Resource Base; Nowland, Dumanski and Stewart, Eastern Grain Production Seminar, Montreal. Semi-Annual Meeting, Canada Grains Council, October 1982.)

- 19) While local grains still account for under 20% of requirements, Nova Scotia producers have increased grain production by over a third since 1976. The region as a whole produces about 45% of its feed grain requirements. Pessimists for Maritime grain production should also consider that the Crow and FFA together have artificially favoured grain production of the Prairies vis-a-vis the Maritimes by \$35/tonne. Since the mid-1970's we have made progress even in this difficult artificial economic environment.
- 20) While there are some excellent projects for developing Maritime Agriculture, it is our feeling that this initiative for adjustment and development would be ranked by development economists among the best efforts in the region. The proposal, it is felt, would be considered to be cost effective compared with the highest performing Agriculture Canada programs for developing Maritime Agriculture. It would also greatly complement and protect current public investments in Maritime Agriculture.
- 21) In addition to its rationale, from a purely regional industry perspective, we have found much to support this approach:
  - \* The inconsistency in the current policy of holding up the prospect of increased regional self-sufficiency in feed grains and the disincentive it provides against that end has been brought up in formal reviews (See for example Domestic Feed Grain Policy Study, Canada Grain Council, Oct. 1979). Compared to the Maritime Proposal the current FFA Program is also at cross-purposes with Agriculture Canada initiatives in the Region.

- \* The current objective statement of the Domestic Feed Grain Policy and especially a new suggested set of objectives circulated last summer (See Feed Grain Policy Objectives in Canada J.R. Groenewegen, Agriculture Canada) were found to be greatly supportive. One of the new suggested objectives for the Domestic Feed Grain Policy is to move "towards the utilization of adjustment and assistance programs that do not affect the efficiency of the pricing system when public intervention is deemed necessary to influence the equity structure within the Canadian livestock feed grain sector".
- \* Since the mid-1970's there has been increased emphasis in Federal planning towards cost effectiveness and program performance. A clear preference for the direct delivery of programs has also been shown.
- \* Agriculture Canada's Regional Development Branch has been greatly expanded in the Maritimes in the last two years. This group has the capacity to greatly assist the Livestock Feed Board of Canada or any other agency in implementing and operating the new plan.

### The Case for Renewed Commitment

- 22) A principle underlying the Crow debate has been that policies which have affected farm investment decisions for generations should only be changed gradually, openly and with attention to implications and adjustment. This has not been the case with respect to FFA. In 1976 it was announced that FFA would continue until the Maritimes were close to self-sufficient in feed grains. Since then in real terms, assistance has been cut in half. In the meantime the size of the Maritime hog industry (the sector most sensitive to FFA changes) has doubled and farm families have continued to invest their savings and their lives establishing other livestock operations.
- 23) FFA has greatly influenced the development of Maritime Agriculture since 1941. This has not only involved farm planning but the whole path of regional agricultural technologies and infrastructure investment. The Crowsnest Pass Agreement, by comparison, was signed in 1897 but it was only in the last thirty years that it began to significantly affect farm investment decisions on the prairies. The Crow was compensatory to the railroads until the 1950's.



- 24) Even if there had been a secret intention to reduce the FFA commitment the subsequent exposure of our industry to higher transportation costs was much more rapid then could have ever been foreseen. Prior to 1976 freight increases had averaged only 3% annually compared to the 13% (privately 22%) annual average increases which have prevailed since. It is not suggested that any such callous and irresponsible action indeed took place. Our unintended/unplanned assumption of 13% increases can be compared with the planned prairie increases of 3% then 6% together with a safety net factor and some compensation or with the Gilson recommended 4½% maximum annual increases.
- 25) Proponents of a resource neutral payment of the Crow Benefit in the west might feel it is unfair to allow the Maritimes to have FFA Benefits administered in the most beneficial way. If there was a common consensus on the prairies, however, about how the Crow Benefit should be paid, certainly that system would and should be introduced. This has been stated many times and is the policy of the Government. In the Maritimes, all farm organizations as well as agricultural co-operatives and organizations like the Atlantic Provinces Chamber of Commerce, has supported our FFA Proposal. Our immediate situation is very serious and has demanded regional cohesion.
- 26) Well over a third of cropland on the prairies is rented and a similarly high proportion of the Crow Benefit will ultimately accrue not to farm families but to land owners. This is true regardless of how the Benefit is paid. (Consult any study of prairie land prices and rents to verify this.) We do not believe that the savings-investment of these land owners (many of who are retired farmers) should be taken away by abrupt policy changes. A large part of Crow payments will still not greatly affect the operating position of existing businesses nor have great implications for regional economic activity. This is not the case for the FFA Proposal, every cent of which would contribute to the economic position and adjustment of operating businesses. Our new system would actually eliminate the approximately 5% of FFA benefits which are currently going to hobby horse owners.
- 27) Feed Freight Assistance is every bit as important to farm returns in the Maritimes as the Crow is in Western Canada. It is true that Crow Benefits

are larger relative to prairie crop receipts than are FFA expenditures relative to Maritime livestock and poultry receipts. It should be recognized, however that livestock and poultry farms operate on narrower margins between gross income and expenditures and are correspondingly more sensitive to higher transportation costs. Also, as stated above, over a third of the Crow Benefit does not accrue to farm operations but to farmland owners other than farm families.

28) In order to make our Proposal operational on a regional basis, it is necessary to increase the FFA Benefit in real terms to the level that prevailed in 1976 (May 31). The justification, particularly for this additional commitment, includes the following:

- \* The 1976 policy statement made by the Minister of Agriculture and the Minister responsible for the Wheat Board said that Feed Freight Assistance to the Maritimes would not change unless the region achieved a high level of self-sufficiency.
- \* At the proposed level of funding (approximately \$10 million) Maritime FFA Benefits would only be 1.5% of the Crow Benefit. The historic relationship between the magnitude of the regional benefits from these two policies was much more favourable for the Maritimes. For almost the entire 1941-83 period, Maritime FFA benefits were substantially more than 1.5% of the Crow Benefit.
- \* The planned Prairie adjustment will begin with the Crow Benefit at an all time high. The planned Maritime adjustment on the other hand would otherwise commence with the FFA Benefit at an all time low and the region already is in a serious position because of unplanned reductions in assistance.
- \* The incremental expenditures will yield a very good return to the overall economy as they will make possible the much more effective use of existing committed expenditures.
- \* The public financial implications are in the long term favourable. This is because the new payment system would speed adjustment and feed crop development in the region shortening the period in which a high degree of feed grain self-sufficiency will be achieved and public assistance will be



required. (The Crow Benefit has been promised to the west in perpetuity while we have only been promised, and only need, the FFA Benefit until we achieved a high level of feed grain self-sufficiency.).

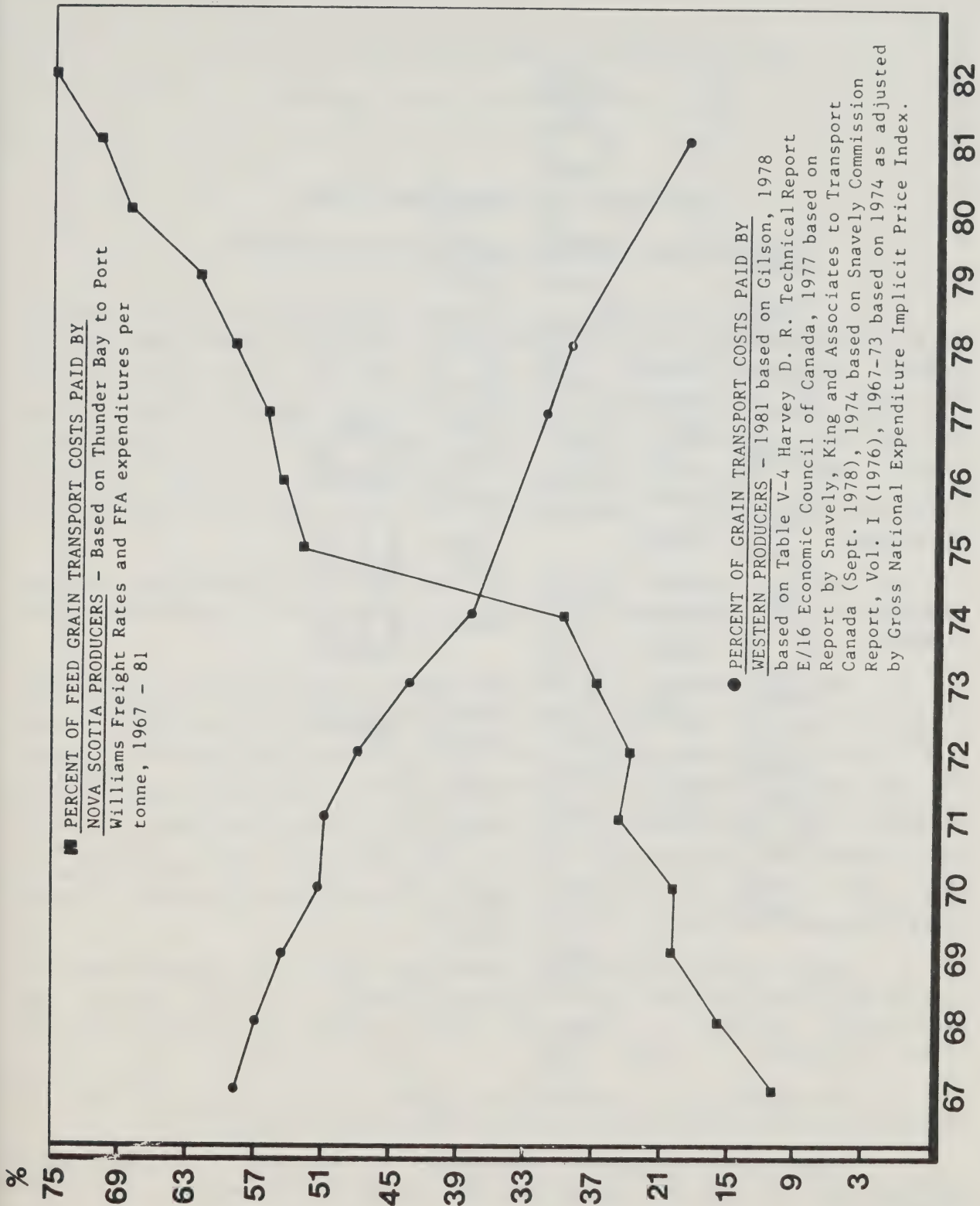
### OTHER APPROACHES

- 29) Our current vulnerability to higher and higher real transportation costs is not completely the result of geography and the long term retardation of our feed crop resources and technology. There are other national policies that reduce the competitive position of our industry. The restriction of foreign shipping from hauling western grain from Thunder Bay to the Maritimes is one of the most important of these. Without attention to our problems this policy is extremely unfair to hard-pressed Maritime livestock and poultry producers.
- 30) Canadian restrictions against the importation of Brazilian soyabean meal has worked only against the Maritimes. While the tariff on foreign corn is low in the absence of policy changes its payment by any occasional Maritime purchasers under unusual market circumstances (which could develop from time to time if the Corn Competitive Pricing Policy of the CWB is eliminated) would be inequitable given the hardships resulting from national policies which would precipitate such purchases.
- 31) Because of the small size of Maritime grain production in relation to the Prairies and the very different conditions and western concerns about new technology, we have experienced considerable difficulties getting licenses for grain varieties and fungicides suitable for our environment. Certainly we don't discount western and national interests. It is still very hard to accept this caution while policy neglect has placed us in such a critical position. Immediate or quick access to any piece of agricultural technology found anywhere in the world suitable for our conditions would help us to adjust.

---

For further information contact:

Mr. Hank De Boer, Chairman MFC Feed Grain Committee (902-584-7170)  
Mr. David Robinson, Economist (902-424-8948)





## MARITIME FARMERS COUNCIL

P.O. Box 750, Moncton, N.B. E1C 8N5

### MAINTENANCE AND DEVELOPMENT OF THE AGRICULTURAL INDUSTRY IN THE MARITIME PROVINCES

There is a sufficient accessible underdeveloped agricultural land base in the Maritime Provinces to at least double the output of livestock and poultry products within the Region. This can be achieved by the year 2000, in accordance with the stated aim of the Federal Government's Agri-Food program. Achievement of this aim, however, will require special measures to protect the Maritime Livestock industry from further deterioration of its currently fragile competitive position and from whatever disadvantages which may result from the resolution of the Crow Rates situation, and to provide the economic stimulation necessary to achieve a significant rate of growth during the next two decades.

The Maritime Farmers Council believes that the following measures are necessary in order for the Maritime Livestock industry to be maintained and expanded.

1. Restoration and continued maintenance with indexing of the funding for the Feed Freight Assistance Program equivalent to the 1976 percentage of transportation cost on Prairie feed grains ex Thunder Bay and Ontario feed corn. These funds would be distributed by the Livestock Feed Board of Canada and provincial marketing organizations as a direct market neutral to Maritime livestock and poultry producers. The allocation to individual producers would be based on units of production in relation to the grain requirement for each type of production. Producers within the three Provinces would receive the same basic levels of subsidy, modified to reflect the intra-regional variations in transportation cost in order to provide for equalization of feed costs throughout the region.

2. Establishment of an annual special Agricultural Development Fund for each of the three Provinces to be allocated to projects of direct benefit to agricultural producers as negotiated between producer organizations and the Federal Government in consultation with Provincial Departments of Agriculture.

3. Maintenance of an At and East freight rate structure sufficient to guarantee continued use of the Halifax and Saint John grain elevators.

4. Provision of whatever assistance is necessary to ensure a meat packing industry in Atlantic Canada adequate to handle our regional livestock production.

APPENDIX "TRPT-136"

# **FEEED IS THE LARGEST PURCHASE IMPUT OF MARITIME AGRICULTURE**

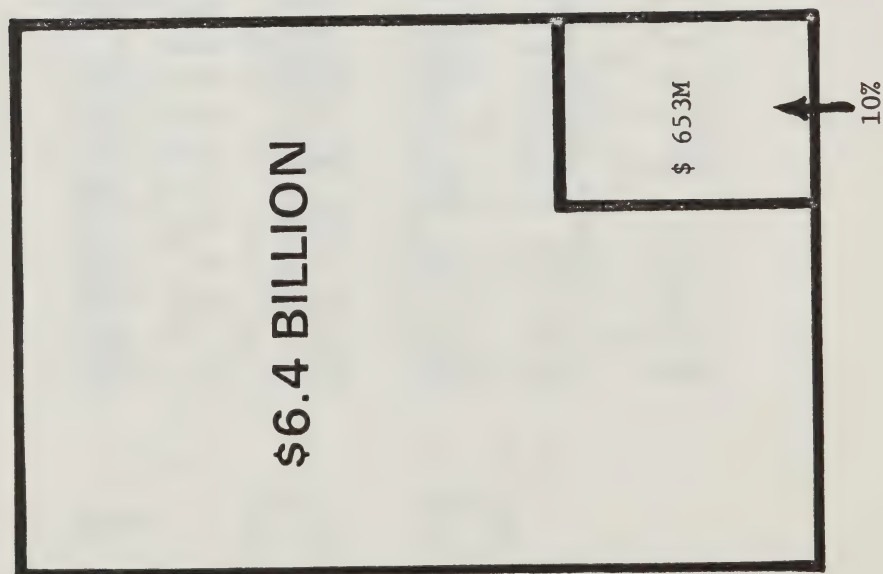


1. FEED GRAIN CROPS
2. GRAIN SUBSTITUTE
3. FEEDING TECHNOLOGIE

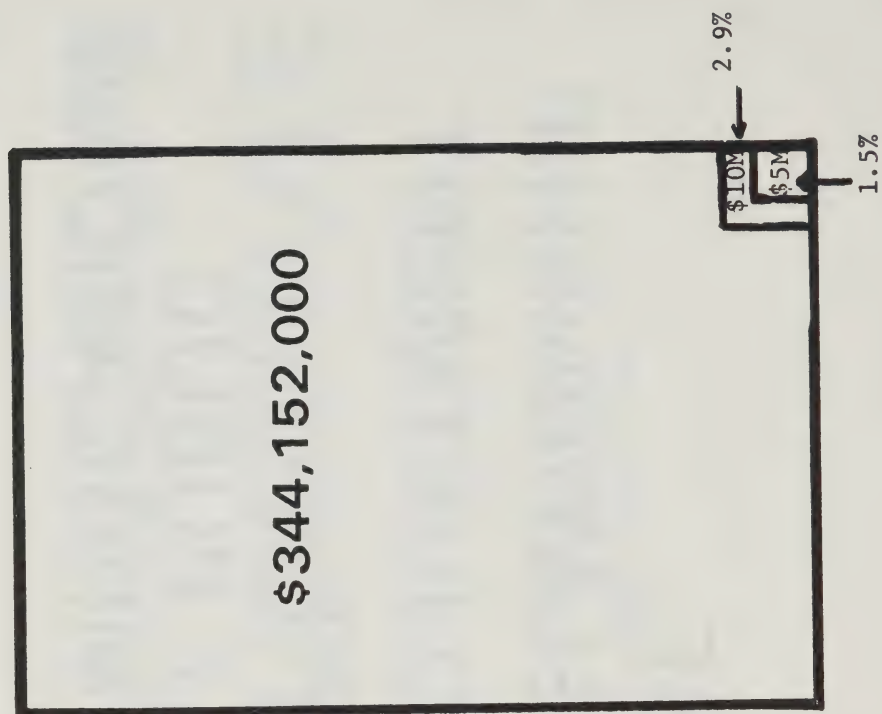
- THE PROMISE
- HISTORIC RELATIONSHIP
- PLANNED ADJUSTMENT
- COST BENEFIT
- FAVOURABLE PUBLIC  
FINANCIAL IMPLICATIONS

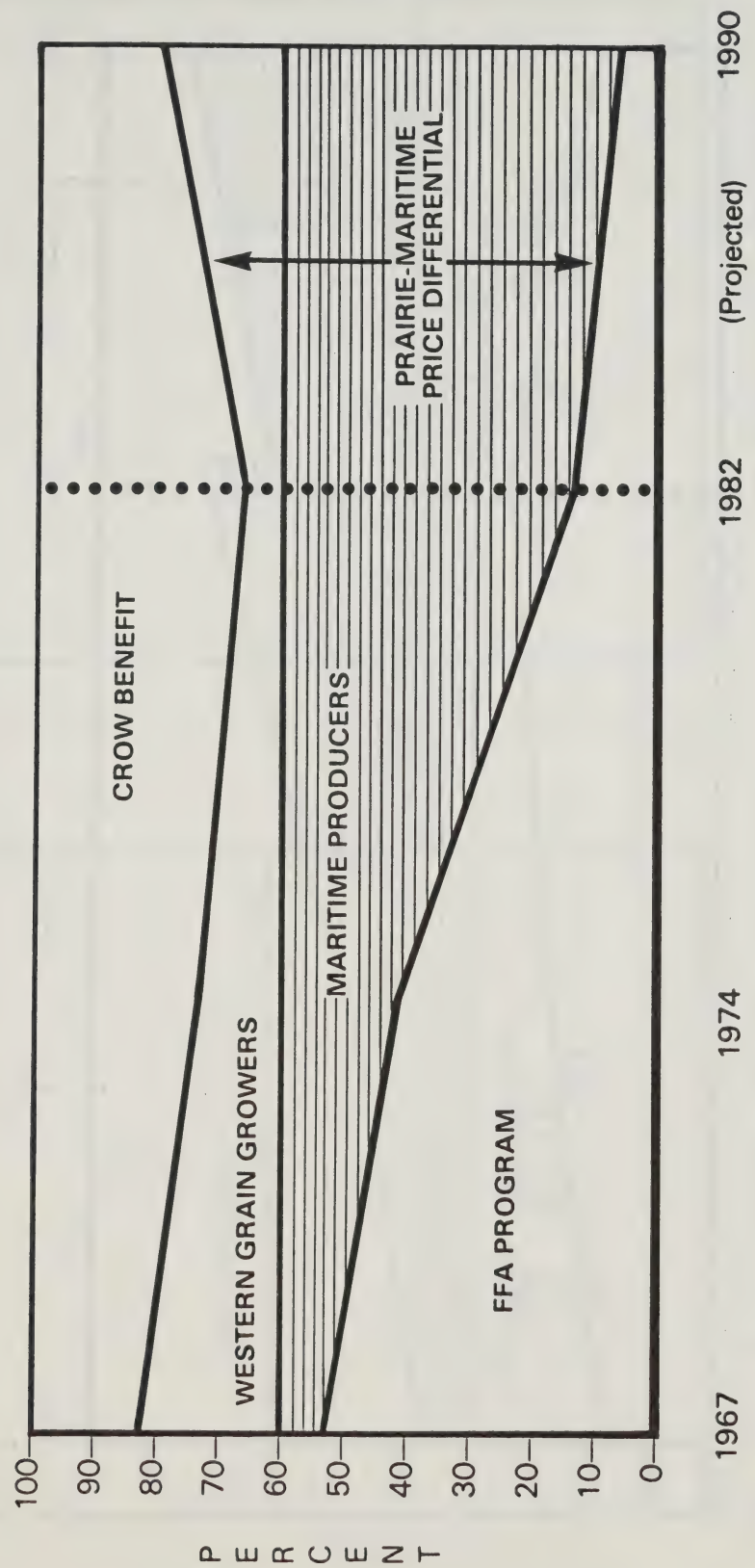


PRAIRIE (CASH CROP)  
AGRICULTURE

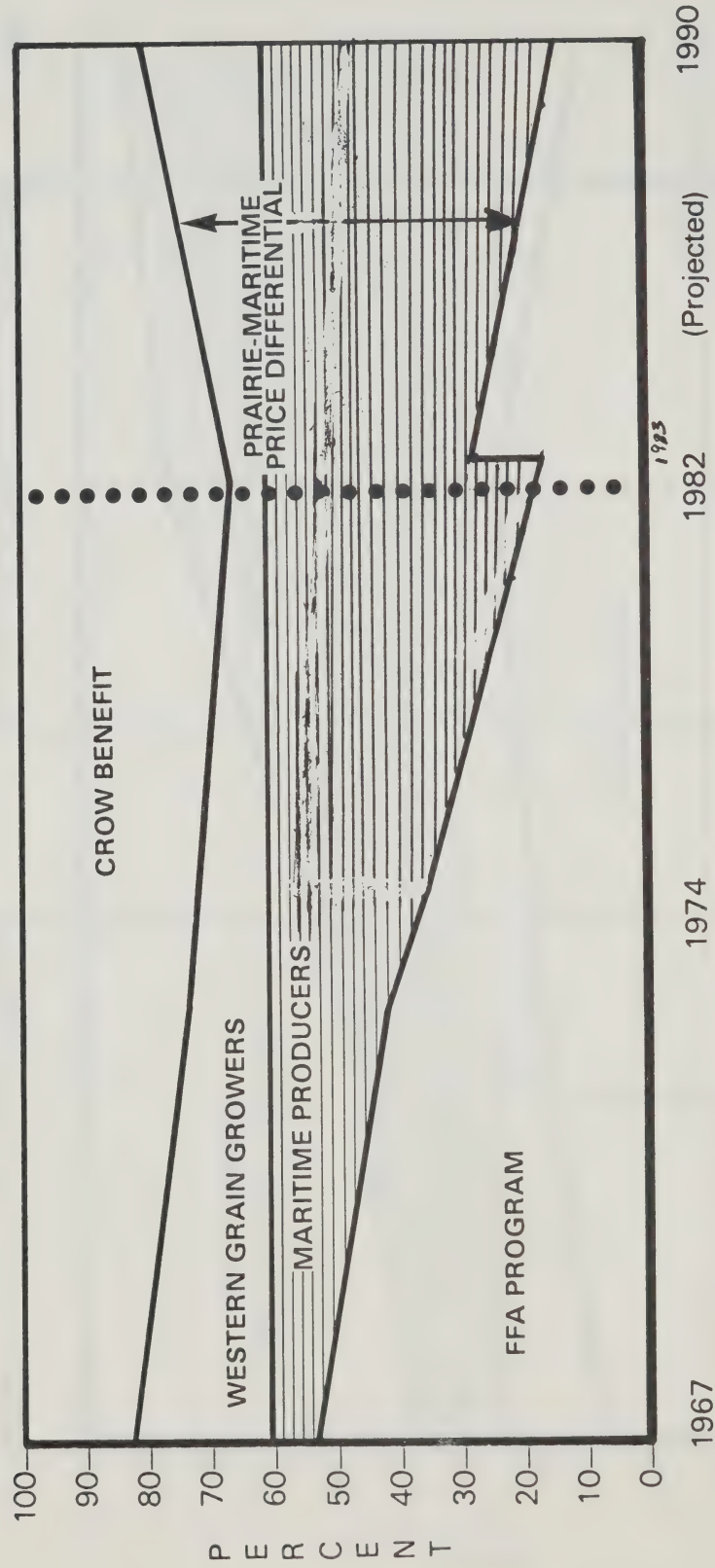


MARITIME (LIVESTOCK)  
AGRICULTURE









MARITIME  
AGRICULTURE

3.5%

\$12,250,000  
LIVESTOCK,  
POULTRY AND  
FARM SALES

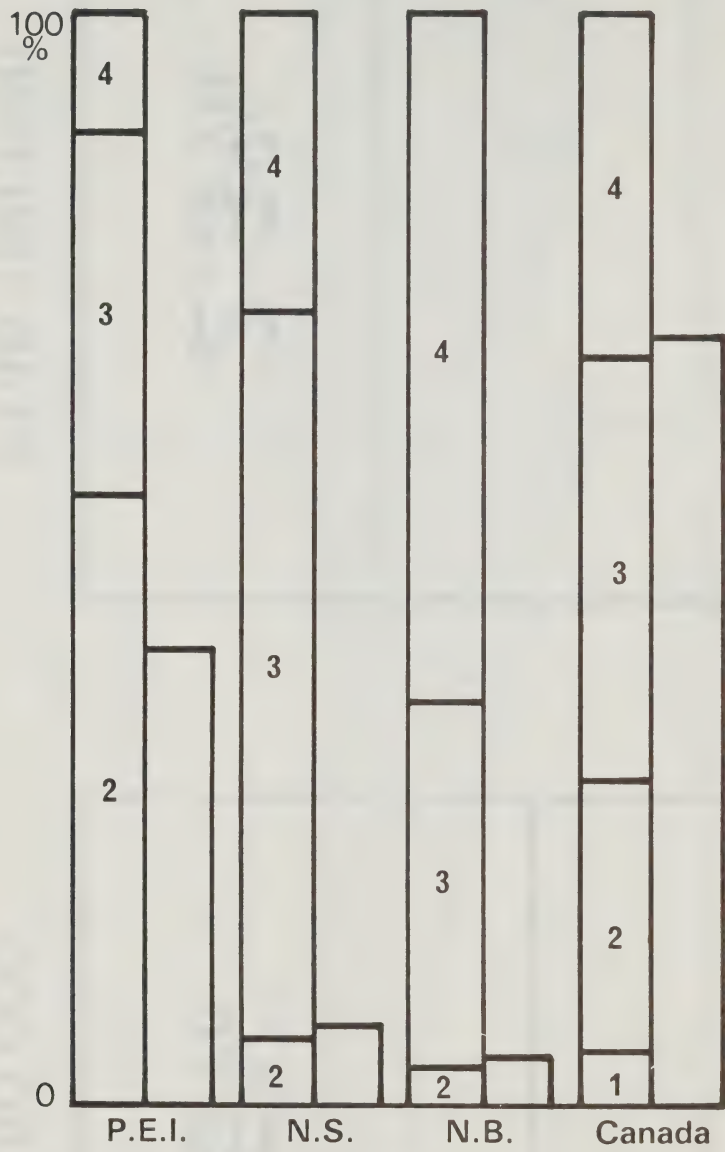
PRAIRIE  
AGRICULTURE

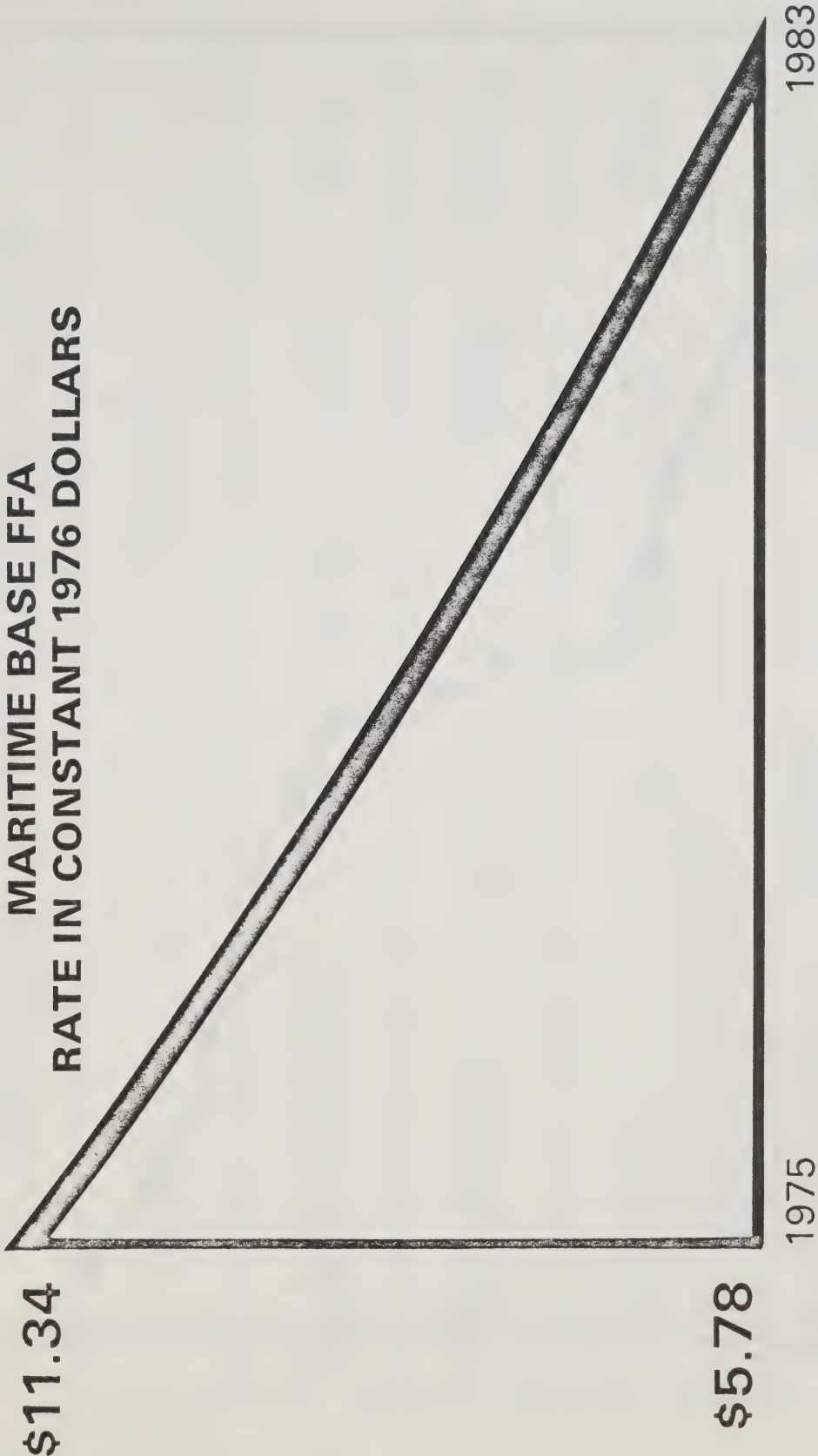
2.3%

\$149,150,000  
OF CASH CROP  
SALES

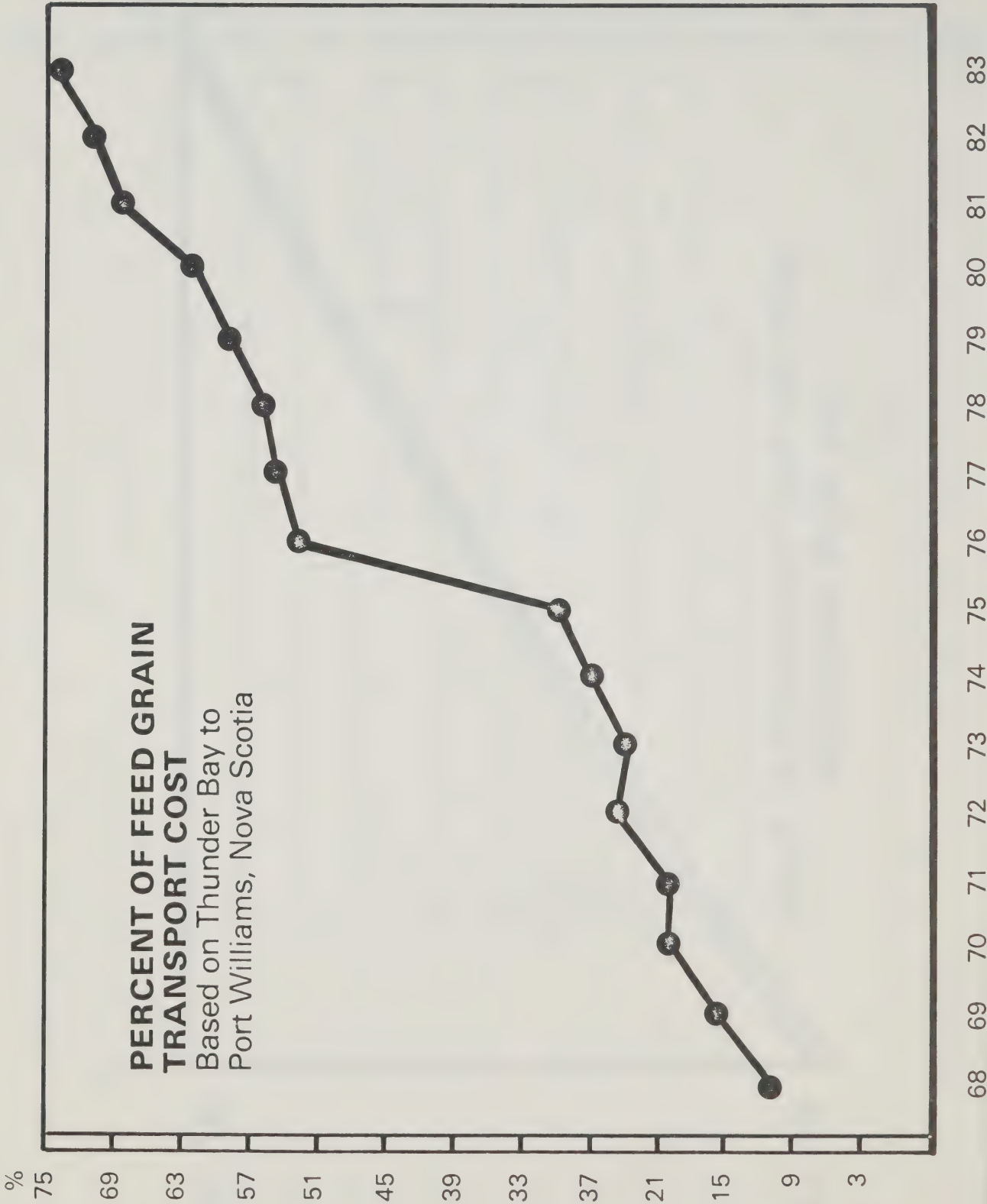


**PROVINCIAL AGRICULTURAL LAND BASE PROPORTIONS BY  
SOIL CLASSIFICATION AND PROPORTION UTILIZED BY AGRICULTURE (shaded)**









# REGIONAL SHARES (%) OF LAND SUITABLE FOR VARIOUS CROPS IN CANADA

REGION	GRAINS			
	WHEAT	BARLEY	OATS	RAPE SEED
MARITIMES	13%	10%	10%	8%
ONTARIO	28%	22%	27%	24%
QUEBEC	11%	7%	10%	10%
WESTERN PROVINCES	48%	61%	53%	57%

SOURCE: NOWLAND DUMANSKI AND STEWART



## APPENDICE «TRPT-129»

MÉMOIRE  
AU  
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS  
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA

---

Il est simple de déterminer le problème que pose l'entente du Nid-de-Corbeau; les taux qui ont été consentis pour le transport des marchandises il y a plus de 80 ans ne sont plus raisonnables dans notre économie actuelle. La solution du problème est moins simple. Qui doit supporter le fardeau de la hausse des taux du transport des marchandises si on approuve cette hausse? Pour étudier le problème, nous proposons de faire entrer en ligne de compte les considérations suivantes:

- (1) Devrait-on tenir compte seulement des contrats conclus vec le gouvernement sans tenir compte des profits découlant d'autres contrats du gouvernement?
- (2) Devrait-on accorder un soulagement à une partie déterminée seulement à condition que cette partie accorde un soulagement à d'autres parties qui se trouvent dans des conditions semblables?
- (3) Quel secteur du public canadien bénéficiera de cette majoration et qui devra supporter le fardeau et serait-il juste de déplacer ce fardeau?

Durant la deuxième moitié du 19ième siècle et lorsqu'on a développé le moteur à vapeur, les entrepreneurs se sont dépêchés d'obtenir des chartes ferroviaires. C'est un peu ce qui s'est passé durant la deuxième moitié du 20ième siècle lorsqu'il s'est agi de permis d'exploiter la télévision et que Lord Thomson aurait déclaré que l'obtention d'un permis d'exploitation de télévision était identique à l'octroi d'une machine pour imprimer l'argent. Le Parlement canadien a sagement, lorsqu'il a décerné des chartes ferroviaires et donné le droit aux chemins de fer d'exploiter le service, aussi imposé aux chemins de fer l'obligation de maintenir le service et de l'exploiter comme un service public. La Loi sur les chemins de fer établit un Comité qui régit la planification, la construction et l'exploitation des chemins de fer et ces derniers ne peuvent pas abandonner un service déterminé sans la permission du Comité. Au privilège d'exploiter un permis ferroviaire on a ajouté l'obligation de maintenir et d'exploiter le chemin de fer dans l'intérêt public. Il était clairement entendu que les chemins de fer n'auraient pas le droit d'exploiter seulement les lignes profitables et d'abandonner les lignes non rentables. Les investisseurs des chemins de fer connaissaient cette obligation quand ils ont investi leurs capitaux dans les chemins de fer. Le gouvernement devrait-il permettre de compenser un manque de profit isolé qui

est infiniment petit par rapport aux bénéfices que les investisseurs ont reçu à partir de l'exploitation globale, un manque de profit auxquels les investisseurs pouvaient s'attendre lorsqu'ils ont réclamé le permis ou, plus récemment, quand ils ont acheté leurs actions ferroviaires?

Nous sommes tous au courant des concessions de terres fédérales et provinciales qui ont souvent été accordées en même temps que les chartes ferroviaires. Les municipalités, elles aussi, ont souvent accordé de fortes sommes d'argent aux sociétés ferroviaires pour les persuader d'établir des lignes principales ou des embranchements dans leur secteur. Quand une société ferroviaire comme le Canadien Pacifique Limitée demande au Parlement un soulagement en matière d'une entente à long terme, nous croyons que le Parlement devrait faire entrer tous les facteurs en ligne de compte. On devrait tenir compte des bénéfices qui ont été accordés aux chemins de fer aussi bien que le fardeau dont ils se plaignent.

Le Canadien Pacifique est l'une des plus grandes entreprises du monde, tant en actif qu'en revenus sur une base consolidée. Quelle a été l'origine de cet actif et de ces revenus? La source en a été principalement les concessions de terres, le permis d'exploitation accordé par le Parlement, diverses subventions provenant des contribuables canadiens et une gestion excellente.

Nous recommandons que ce Comité parlementaire examine bien attentivement la procédure de comptabilité du Canadien Pacifique. Les sources de la richesse que des filiales du Canadien Pacifique ont engendrée ont été l'exploitation des services ferroviaires, les subventions financières et les concessions de terre. Le Canadien Pacifique a réparti ses actifs en deux secteurs, l'exploitation des chemins de fer et l'exploitation non ferroviaire, telle que Cominco (Minéraux) Marathon Realty et nombre d'autres. Nous soutenons que les contribuables canadiens doivent avoir le droit de demander au Canadien Pacifique de rendre les comptes sur une base consolidée pour pouvoir justifier toute demande d'aide financière supplémentaire au Canada. Evidemment, les obligations découlant du tarif du Nid-de-Corbeau peuvent être onéreuses si l'on considère seulement l'exploitation ferroviaire, mais le Canadien Pacifique est-il disposé à divulguer les profits considérables dont il jouit par le fait d'avoir assumé l'obligation de transporter les marchandises selon les conditions du Nid-de-Corbeau? Pourquoi le Comité ne demande-t-il pas au Canadien Pacifique de présenter sa comptabilité sur une base consolidée de façon que nous puissions faire le rapport entre les petites pertes découlant du tarif du Nid-de-Corbeau et les recettes et l'actif énormes de Pan Canadian Petroleum, de Marathom Realty, de Canadian Pacific Enterprises et des autres filiales, qui découlent des subventions et des permis que le gouvernement a accordés au début.

Quand on tient compte des opérations globales, les bénéfices que le Canadien Pacifique a obtenus à partir des vieilles ententes ne sont-ils pas plus grands que le fardeau auquel il tente de se soustraire.



Si le Comité veut tenir compte du fardeau de l'entente du Nid-de-Corbeau, on recommande au Comité d'obtenir des conseils d'experts en comptabilité au sujet de l'analyse des pratiques de comptabilité du Canadien Pacifique. Il serait peut-être avantageux de savoir, par exemple, pourquoi le Canadien Pacifique ne consolide-t-il pas toutes ses filiales ferroviaires et de savoir quel effet cette initiative aurait. Nous soutenons que le Comité n'a pas pour seule tâche d'examiner un seul secteur de l'exploitation ferroviaire mais doit aussi tenir compte du résultat ultime qu'a eu l'octroi des permis d'exploitation ferroviaire et des concessions de terres connexes. Nous soutenons que le Canadien Pacifique, avec la vision à 20/20 rétrospective, signerait aujourd'hui encore un accord du Nid-de-Corbeau sans aucun changement si c'était la condition d'obtenir les bénéfices globaux qu'il a reçus du public canadien.

Le Canadien Pacifique et des filiales ont de nombreuses obligations perpétuelles et à long terme qui donnent lieu aux taux trop élevés d'intérêt dans les conditions économiques actuelles. Nous soutenons que le taux d'intérêt à 4 p. 100 à payer aux actionnaires de Calgary et Edmonton Railway Company pendant une période de 99 ans et le taux d'intérêt de 5 p. 100 à payer à perpétuité aux détenteurs de débentures de l'Ontario et Québec Railway Company ne tiennent pas compte de la réalité du marché d'aujourd'hui. Si le Canadien Pacifique se plaint de la nature à long terme de l'entente du Nid-de-Corbeau en disant que cette entente n'est pas rentable et qu'on devrait la modifier pour tenir compte de la réalité du marché actuel, nous soutenons qu'on devrait accorder ce soulagement au Canadien Pacifique seulement s'il reconnaît la même obligation pour les actionnaires du Canadien Pacifique et de ses filiales. Nous proposons que l'entente du Nid-de-Corbeau ne soit modifiée qu'à condition qu'on fasse un examen à chaque dixième date anniversaire des valeurs émises par le Canadien Pacifique et chacune de ses filiales, quelle que soit la date d'échéance, et que le taux d'intérêt soit modifié à cette date pour la période de dix ans suivante au taux que le gouvernement du Canada verse pour l'émission la plus récente de ses obligations. Si on cherche l'équité, on doit accorder l'équité!

Le Canadien Pacifique peut prétendre que les détenteurs actuels des obligations à long terme du Canadien Pacifique et de ses filiales n'ont pas droit à un tel soulagement parce que, de toute apparence, les actions ont été achetées à un prix du marché fondé sur le rendement de ces valeurs. Si l'on formule un tel argument, on pourra formuler le même argument au sujet des actionnaires du Canadien Pacifique relativement à l'achat de leurs actions du Canadien Pacifique. Le prix des actions du Canadien Pacifique détenues par les investisseurs actuels a été déterminé selon l'entente du Nid-de-Corbeau et ces actionnaires ne devraient obtenir cet allègement puisque l'effet de l'entente a été mise en ligne de compte lors de l'établissement du prix d'achat de ces actions. Les investisseurs des actions du Canadien Pacifique ne peuvent pas se plaindre de l'effet non économique d'une entente s'ils ne sont pas disposés à accorder le même soulagement lorsqu'ils sont les bénéficiaires de contrats qui ont des effets non économiques semblables.

Nous soutenons deuxièmement que si le Canadien Pacifique doit obtenir du public canadien le soulagement d'une charge assumée selon une entente à long terme parce que cette charge est devenue non économique, on doit lui accorder ce soulagement seulement si le Canadien Pacifique est disposé à accorder le même soulagement aux investisseurs publics.

Nous soutenons troisièmement que le Comité doit tenir compte des Canadiens qui bénéficieront ou souffriront de toute augmentation des taux. A l'heure actuelle, les exploitations et les entreprises agricoles de l'Ouest ont été achetées ou vendues au Canada en fonction de la capitalisation pleine ou partielle du revenu annuel. La plupart des revenus des agriculteurs et surtout des cultivateurs de grain diminueront d'une façon considérable si les taux du transport des marchandises sont majorés. La perte que subira le particulier de l'Ouest ne sera pas seulement une perte de revenu annuel mais aussi une perte de la valeur en capital de son exploitation agricole. Sans aucun doute on a vendu et acheté bien des fermes et des commerces en vertu de l'engagement du Nid-de-Corbeau.

Nous demandons au Comité de s'interroger; «qui bénéficiera d'une augmentation des taux du transport des marchandises?». Deux qui en bénéficieront sont sans doute les détenteurs des actions du Canadien Pacifique. Le revenu consolidé du Canadien Pacifique est d'environ \$500 millions par année. Bien que l'effet de toute augmentation des taux du transport des marchandises doive être direct et onéreux pour l'agriculteur et l'homme d'affaires individuel de l'Ouest, cette augmentation toucherait-elle le prix des actions du Canadien Pacifique? Toute augmentation aura pour effet de diminuer le revenu et le capital des expéditeurs mais sera un profit providentiel pour les investisseurs d'actions qui ont acheté leurs actions au titre de l'engagement du tarif du Nid-de-Corbeau.

Nous soutenons en conclusion:

1. Le fardeau actuel que représente l'entente du Nid-de-Corbeau doit demeurer où il est placé à l'heure actuelle. Le fardeau est parallèle aux bénéfices que le Canadien Pacifique a acquis en vertu des ententes connexes. Si le fardeau est déplacé, il retombera sur les individus qui se sont fiés au tarif du Nid-de-Corbeau pour acheter leurs terres et il sera une manne pour les investisseurs qui ont acheté leurs actions un prix qui représentait la charge des taux du Nid-de-Corbeau et qu'ils connaissaient.

2. Si les contrats à longue échéance deviennent non économiques par suite de l'inflation ou des perturbations de l'économie, nous devrions alors réviser tous les contrats à longue échéance. Une partie ne peut être soustraite à un fardeau à moins qu'elle ne soit disposée à accorder le même soulagement à d'autres qui font face au même fardeau dans des circonstances semblables.



3. On ne saurait justifier la présentation d'un cas isolé dans une association qui a été extrêmement avantageuse pour le plaignant, surtout si ce fardeau a été généreusement compensé dans d'autres secteurs.

Le tout est respectueusement soumis par Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy, avocats, C.P. 27, 20 rue Queen ouest, Toronto, Ontario. M5H 3S1 au nom de certains investisseurs de l'Ontario & Quebec Railway Company.

## APPENDICE «TRPT-130»

## MÉMOIRE

## AU

## COMITÉ PERMANENT DU TRANSPORT

## DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Le présent mémoire est présenté au nom des détenteurs d'obligations consolidées à 4 % de la Calgary and Edmonton Railway Company.

La Calgary and Edmonton Railway Company a été constituée en corporation par un décret spécial du Parlement du Canada le 24 avril 1890. D'après le Manuel du transport de Moody, toutes les actions sont la propriété de la compagnie Canadien Pacifique Limitée.

Les objectifs du présent mémoire sont au nombre de trois:

1. La première recommandation est que les actionnaires actuels du Canadien Pacifique ou de toute autre compagnie de transport ferroviaire ne devraient pas recevoir de dédommagement pour les effets de la crise économique sur un contrat à long terme étant donné l'état actuel de l'économie, sauf à la condition expresse que le C.P. et ses filiales accordent un dédommagement identique à leurs créanciers à long terme.

2. Afin d'être éligible pour un dédommagement, le Canadien Pacifique devrait être tenu de faire une demande de continuation conformément à la loi sur les sociétés commerciales canadiennes afin que les détenteurs de valeurs mobilières du Canadien Pacifique et de ses filiales puissent jouir des droits (notamment du droit à l'information) prévus par le Parlement du Canada pour les entreprises fédérales constituées en sociétés conformément à ladite loi.

3. Le Comité devrait exiger du Canadien Pacifique qu'il divulgue au comité et aux détenteurs de valeurs mobilières de C.P. et de ses filiales les noms et adresses ainsi que le nombre de valeurs détenues de chaque détenteur pour la même classe de valeur fournisse une description de chaque élément d'actif vendu, de chaque contre-partie et de la façon dont elle a été déterminée, et la date de la vente de chaque élément d'actif de la Calgary and Edmonton Railway Co. au Canadien Pacifique ou à l'une quelconque de ses filiales.



Contrat a long terme :

Les actionnaires du Canadien Pacifique sont devenus actionnaires de cette entreprise à une époque où le tarif du Nid-de-Corbeau était en vigueur. Ils ont acheté leurs actions sur la base des résultats et des actifs de la société après que cet accord soit entré en vigueur. Toute augmentation du tarif du Nid-de-Corbeau aura pour effet une augmentation des résultats, donc du prix des actions du Canadien Pacifique. Ceci représente un profit inespéré pour les actionnaires du Canadien Pacifique, puisque cela n'a aucun rapport avec le prix des actions au moment où elles ont été achetées par les investisseurs actuels.

D'autre part, les revenus des expéditeurs ne manqueront pas d'être affectés par l'augmentation du tarif du Nid-de-Corbeau, quelle qu'elle soit. Les producteurs de grains qui achètent des fermes, les expéditeurs qui achètent des entreprises, fondent généralement leur prix d'achat sur le revenu annuel de la ferme ou de l'entreprise, et la valeur en capital de la ferme et de l'entreprise est probablement calculée en fonction de la capitalisation de ce revenu annuel. Donc, une modification quelconque de l'accord du Nid-de-Corbeau entraînera non seulement la diminution des revenus annuels des fermiers et des propriétaires d'entreprises qui ont acheté leurs fermes et leurs entreprises en se fondant sur l'accord du Nid-de-Corbeau, mais aussi une baisse du prix de vente net de ces fermes et de ces entreprises, tout cela pour accorder aux investisseurs du Canadien Pacifique des bénéfices inespérés.

Si l'on considère le fait que les actifs et les bénéfices actuels du Canadien Pacifique découlent en grande partie de la concession qui lui avait été accordée par le gouvernement pour l'exploitation des voies ferrées, ainsi que des importants dons en terres qui lui ont valu des bénéfices incalculables, enfin si l'on considère que certaines municipalités ont accordé à C.P. de généreuses subventions pour l'exploitation ferroviaire dans le territoire de leur juridiction il est difficile de voir pourquoi le public canadien imposerait un fardeau aux fermiers et aux entreprises de l'Ouest afin que ceux qui ont investi dans des actions du Canadien Pacifique puissent jouir de profits inattendus.

Equité

Le grief que les chemins de fer, notamment le Canadien Pacifique, font au sujet de l'accord du Nid-de-Corbeau, est que les tarifs établis il y a plus de 80 ans ne sont pas adaptés aux conditions actuelles de l'économie. Le taux d'intérêt que la Calgary and Edmonton Railway Company doit verser à ses actionnaires est de 4 %. Il a été fixé il y a longtemps pour une période de 99 ans. Si le Parlement prête l'oreille à ceux qui se plaignent d'un tarif non rentable qui a été établi voici des années au nom du Canadien Pacifique, il est recommandé de n'accorder de dédommagement qu'à la condition que le Canadien Pacifique et les autres compagnies de chemins de fer qui bénéficieront de la modification de l'accord du Nid-de-Corbeau conviennent

d'amender les contrats de prêts à long terme dans lesquels ces entreprises sont débitrices. Il serait équitable de prévoir que, à la date de l'accord qui amendera le tarif Nid-de-Corbeau, toutes les créances à long terme qui seront restées impayées pendant plus de 20 ans avant cette date et qui ne sont pas payables dans les prochaines cinq années soient affectées d'un intérêt au taux le plus récent payé par les obligations du gouvernement canadien, et que, par la suite, tous les dix ans à la même date, le taux d'intérêt de ces obligations soit remis à jour de la sorte. Il ne semble pas particulièrement équitable que les chemins de fer puissent se plaindre de ce que les tarifs ne soient pas ajustés à l'économie actuelle mais qu'ils aient le droit de tirer parti de taux très anciens lorsque c'est à leur avantage.

Information :

Le Canadien Pacifique a été constitué en corporation le 16 février 1881 par décret du Parlement du Canada. Depuis cette date, le Parlement a adopté divers amendements aux lois qui régissent les entreprises canadiennes. Ces mesures ont élargi les droits des détenteurs de valeurs mobilières des entreprises constituées en sociétés car elles exigent que ces sociétés obtiennent et divulguent aux détenteurs de valeurs, sur demande ou sur une base régulière, les renseignements essentiels concernant les affaires de la société y compris tout renseignement d'ordre financier.

Nous demandons au comité de recommander que le Canadien Pacifique soit tenu de faire une demande de statuts de continuation conformément à la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes, afin que les détenteurs de valeurs mobilières jouissent des droits et de l'information que le Parlement a décidé d'accorder aux actionnaires des entreprises constituées en sociétés dans le cadre de la loi sur les sociétés commerciales canadiennes.

Par exemple, le Canadien Pacifique a refusé de répondre aux questions des actionnaires ou d'exiger de ses vérificateurs qu'ils répondent à ces questions lorsque les actionnaires les ont posées à une réunion annuelle. Le Président directeur général du Canadien Pacifique ne prévoyant pas la nomination de vérificateurs, les actionnaires n'avaient aucun droit de poser des questions à ces derniers. Le Canadien Pacifique exerce un contrôle étroit de ses filiales et a refusé à ses actionnaires le droit d'examiner le registre des créanciers et des actionnaires des filiales qui se trouvent dans la même catégorie que la personne ayant fait la demande de consulter les registres. Ce refus était fondé sur le prétexte que l'ancienne loi, non révisée, que régit le Canadien Pacifique et ses filiales, ne prévoit pas la divulgation de ce genre de renseignement.

Les détenteurs de valeurs mobilières de la Calgary and Edmonton Railway Company qui détiennent des créances garanties se sont vu refuser tout renseignement concernant le transfert de terres ou d'intérêts de la compagnie au Canadien Pacifique, qui en est le propriétaire à part entière. Les méthodes de comptabilité de certaines filiales non consolidées ne permettent



pas de dévoiler les transferts d'actifs de cette filiale à la compagnie mère, ni la contrepartie payée pour ces avoirs. S'il n'a pas le droit d'obtenir les noms et adresses des autres détenteurs de valeurs, un détenteur de valeurs ne peut pas prendre contact avec ceux de la même catégorie que lui en vue d'obtenir des renseignements ou d'agir de concert avec eux pour obtenir des renseignements de l'entreprise dans laquelle ils détiennent ces valeurs. Les détenteurs de valeurs mobilières de la Calgary and Edmonton Railway Company, qui sont minoritaires se sentent opprimés et du fait qu'ils ne jouissent d'aucun des droits statutaires que le Parlement canadien a accordé aux détenteurs de valeurs mobilières dans les autres industries ils ne peuvent pas se procurer l'information qu'il leur faudrait pour remédier aux torts qu'ils pensent avoir subis. Si le Canadien Pacifique recevait l'ordre de continuation en vertu de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes, les droits et les remèdes accordés aux détenteurs de valeurs mobilières leur seraient accordés aussi et ils pourraient obtenir réparation si les renseignements exigés révélaient qu'ils aient subi des torts. Nous demandons au comité d'exiger que le Canadien Pacifique divulgue tous les transferts et ventes d'actifs de la Calgary and Edmonton Railway Company, le prix qui a été payé et la valeur marchande estimée au moment du transfert, ainsi que les noms et adresses et le nombre ou la valeur des titres de tous les détenteurs de titres de créance de la Calgary Railway Company.

Enfin, nous recommandons au comité d'étudier les effets fiscaux de toute subvention qu'il accorderait au CP en considération de l'accord du Nid-de-Corbeau. Le Comité n'ignore pas que dans certain cas une subvention accordée par le gouvernement fédéral ou même par une municipalité peut s'accompagner d'amortissements fiscaux applicables à l'impôt sur le revenu du bénéficiaire. Normalement, on interdit que ces amortissements soient réclamés. La raison en est que si les amortissements sont réclamés, le montant de la subvention est considérablement accru. Il est facile de comprendre pourquoi. Si l'on donne 100 millions de dollars pour l'acquisition d'équipement à un contribuable qui paie des impôts à raison de 50 %, une subvention de 100 millions de dollars est en réalité une subvention de 150 millions puisée dans la bourse canadienne, puisque les 100 millions abritent un revenu supplémentaire du même montant qui rapporte encore 50 millions de dollars au bénéficiaire de la subvention. Si c'est ce que l'on recherche, soit, mais le public canadien devrait être au courant du total des montants payés par les contribuables maintenant et à l'avenir. Toutefois, si cela n'est pas l'intention, la subvention devrait être accordée (le cas échéant) de telle façon que le bénéficiaire ne reçoive aucun amortissement fiscal ou autre bénéfice.

En résumé, nous faisons au comité les recommandations suivantes:

1. Ne recommander aucun amendement à l'accord du Nid-de-Corbeau.
2. Si l'accord du Nid-de-Corbeau est amendé, il faudrait stipuler comme condition que tout accord de plus de 10 ans auquel les compagnies de chemin de fer font partie soit révisé afin que des taux à jour ou des taux fondés sur la

valeur marchande réelle soient en vigueur et puissent être révisés tous les 10 ans.

3. Soit il faudrait ajouter à la loi sur les chemins de fer des dispositions exigeant que les chemins de fer tiennent les détenteurs de valeurs mobilières informés, et accordant aux détenteurs de valeurs mobilières des compagnies de chemin de fer des droits identiques à ceux des entreprises industrielles constituées en sociétés en vertu de la Loi sur les sociétés commerciales canadiennes, soit les compagnies de chemin de fer devraient être tenues d'obtenir des statuts de continuation conformément à ladite loi.

4. S'il est prévu de donner des subventions aux compagnies de chemin de fer, il faudrait clairement stipuler que ces subventions ne comportent pas le droit de réclamer des amortissements fiscaux, afin que le montant total de la subvention soit connu du public canadien.

Respectueusement présenté par Miller, Thomson, Sedgewick, Lewis & Healy, Barristers & Solicitors, P.O. Box 27, 20 Queen Street West, Toronto, Ontario M5H 3S1, au nom des détenteurs d'obligations à 4 % de la Calgary and Edmonton Railway Company.



**APPENDICE «TRPT-131»**

**VOIR PAGE 119A-14**

## APPENDICE "TRPT-132"

De: Edition de 1982 de

"Who Owns Whom"

de Dun & Bradstreet Ltd.Canadien Pacifique Limitée

Aroostook River Railroad Co.

Atlantic and North-West Railway Co.

Brunterm Ltd.

The Calgary and Edmonton Railway Co.

Canadien Pacifique Air Ltée

Canadian Pacific Air Lines (Repairs) Ltée

Canadian Pacific de Mexico S.A.

Mexique

Quebec Airways Ltd.

Transpacific Tours Ltd.

Canadian Pacific (Bermuda) Ltd.

Bermudes

Arion Insurance Co. Ltd.

Bermudes

Alcyone Shipping Co.

Libéria

Ariadne Shipping Co.

Libéria

Docynia Shipping Corp.

Libéria

Leda Shipping Co.

Libéria

Lethe Shipping Co.

Libéria

Milanion Maritime Services Ltd.

Libéria

Nemesis Shipping Co.

Libéria

Canadian Pacific (Bermuda) Marketing Services Ltd. R.-U.

Canadian Pacific Hong Kong Management

Serv. Ltd.

Hong-Kong



## Canadian Pacific Consulting Services Ltd.

Servicio de consultoria Pacifico Canadiense SA	Costa-Rica
Transource Inc.	É.-U.

## Les entreprises du Canadien Pacifique Ltée

The Algoma Steel Corp. Ltée

AMCA International Ktd.

AMCA Netherlands B.V	Pays-Bas
----------------------	----------

AMCA Heavy Equipment Ltd.

AMCA Holdings Corp.	É.-U.
---------------------	-------

AMCA International Corp. (Canada) Ltée

AMCA Subsidiary Corp.	É.-U.
-----------------------	-------

AMCA Ventures Corp.	É.-U.
---------------------	-------

AMCA Enterprises Corp.	É.-U.
------------------------	-------

Koehring Co.	É.-U.
--------------	-------

Cherry Burrell Corp.	É.-U.
----------------------	-------

Desa Industries Inc.	É.-U.
----------------------	-------

Desa International Inc.	É.-U.
-------------------------	-------

Insley Manufacturing Corp.	É.-U.
----------------------------	-------

Jesco Inc.	É.-U.
------------	-------

CEMCO	É.-U.
-------	-------

AMTEL Inc.	É.-U.
------------	-------

Amtel Construction Services Co. Inc.	É.-U.
--------------------------------------	-------

Amtel Engineering Corp.	É.-U.
-------------------------	-------

Amtel Export Corp.	É.-U.
--------------------	-------

Amtel Financial Corp.	É.-U.
-----------------------	-------

Amtel Metals Corp.	É.-U.
--------------------	-------

Caribbean Litwin Inc.	Iles de la Vierge
Conti Sasteners AG	Suisse
Ecan Ltée	
Imodco Europe S.A.	France
Imodco International Inc.	E.-U.
Imodco Marine Engineering Inc.	É.-U.
Instrumentation Service S.A.	France
International Marine Service Corp.	É.-U.
The Litwin Corp.	É.-U.
Litwin Ltd.	R.-U.
Litwin Engineering International S.A.	Belgique
Litwin Engineers & Contractors Inc.	É.-U.
Litwin Panamerican Corp.	É.-U.
Litwin S.A.	France
Amtel Chimie et plastique S.A.R.L.	France
Mantioba Steel & Iron Co. Ltd.	
Orba Corp.	É.-U.
Polytec	France
Research Engineering & Manufacturing Inc.	
Robb Engineering Works Ltd.	É.-U.
Cannelton Industries Inc.	É.-U.
Algoma Tube Corp.	É.-U.
Cannelton Iron Ore Co.	É.-U.
Maple Meadow Mining Co.	É.-U.
Reliable Supply Co.	É.-U.



Kremzar Gold Mines Ltd.	
Lake St-Joseph Iron Ltd.	
Sault Marine Services Ltd.	
Sault Windsor Hotel Ltd.	
Southern Algoma Railway Co.	
Span Holdings Ltd	Bahamas
Amphion International N.V.	Pays-Bas
Antilles	
Span International B.V.	Pays-Bas
Imdoco Ltd.	R.-U.
Imodco (Cayman) Ltd.	Cayman
Span International Ltd.	Bermudes
Span Enterprises Ltd.	Bermudes
Span International (Ber uda) Ltd.	Bermudes
CIP Inc.	
Anglo-American Paper Co. Ltd.	
British International Paper Ltd.	R.-U.
CIP Daxion Ltd.	
CIP Forest Products Inc	
CIP Pulp Ltd.	
CIP Research Ltd.	
Dominion Cellulose Ltd.	
Facelle Co. Ltd.	
The Gatineau Boom Co.	
Griswold Corp. Ltd.	
International Stanley Canada (1979) Ltd.	

Lake Expanse Driving & Booming Co.

The Lower Ottawa Boom Co.

Masonite Canada Inc.

Miramichi Lumber Co. Ltd.

York Mining Co. Ltd.

New Brunswick International Paper Co.

The Quinze Rapids Improvement Co.

Rouge Boom Co.

Tahsis Co. Ltd.

Ucona Holdings Ltd.

Canadian Pacific Enterprises (International) B.V. Pays-Bas

Canadian Pacific Enterprises (Finance) N.V. Pays-Bas

Antilles

Canadian Pacific Enterprises (U.S.). Inc. É.-U.

CPE Acquisition Co. É.-U.

Canellus Acquisition Co. É.-U.

CAC/HGP Baltacuse Liquidating Co. Inc. É.-U.

Sinai Kosher Foods Corp. É.-U.

Canpac Agriproducts Ltd. É.-U.

Baker Commodities Inc. É.-U.

Baker Meat Packing Co. É.-U.

Corenco Corp. É.-U.

Corenco Export Co. É.-U.

Theresa Friedman & Sons Inc. É.-U.

Island Commodities Corp. É.-U.

Kerman Tallow Works É.-U.



Kings Tulare Tallow Co.	É.-U.
Pacific Biochemical Specialists Inc.	É.-U.
Phoenix Tallow Co.	É.-U.
Samyang Baker Tanker Terminal Co. Ltd.	Corée du Sud
Spokane Rendering Co.	É.-U.
Transocean Shipping Agency Inc.	É.-U.
Transpacific Shipping International Co. Inc.	Panama
Processed Minerals Inc.	É.-U.
Hutchison & Northern Railway Co.	É.-U.
Lake Crystal Salt Co.	É.-U.
Syracuse China Corp.	É.-U.
W. H. Bowdlear Co.	É.-U.
Country Ware Corp.	É.-U.
Onondaga Pottery Co.	É.-U.
Syracuse Candle Co.	É.-U.
Canadian Pacific Hotels Ltd.	
C.P.T.A, Participants Ltd.	
C.P.T.A. Participants (Nederland) B.V.	Pays-Bas
Canadian Pacific Hotels (Tel Aviv) Ltd.	Israël
Canadian Pacific Hotels (Meixo) S.A. de C.V.	Mexique
Comisariatos Aereos S.A. de C.V.	Mexique
Canadian Pacific Hotels (Nederland ) B.V.	Pays-Bas
Canadian Pacific Hotels GMBH.	Allemagne de l'Ouest
Canadian Pacific Hotels (Israel) Ltd.	Israël

Canadian Pacific Hotels (.N.A.) N.V.	Pays-Bas
Antilles	
Canadian Pacific Securities Ltd.	
Chateau Insurance Co.	
Cominco Ltée	
Anchor Investments Inc.	
Atanik Minerals	
Bethlehem Copper Corp.	
Bethalta Resources Ltd.	
Bethaire Mining Ltd.	République
	d'Irlande
Bethex Corp.	E.-U.
Frio Oil Ltd.	
Highland Valley Smelting & Refining Co. Ltd.	
The Canada Metal Co. Ltd.	
Altas Smelting & Refining Co. Ltd.	
Cantrade Industries Inc.	
Carterchem Inc.	
Great West Smelting Co. Ltd.	
Cominco Australian Pty Ltd.	Australie
Cominco Chile Ltda.	Chili
Amcom Ltda	Chili
Cominco GMBH	Allemagne de
	l'Ouest
Uni-Metalhandelsgesellschaft MBH	Allemagne de
	l'Ouest



Cominco Holdings N.V.	Pays-Bas
Apollo Explorations Ltd.	Grèce
C.L.T. (Québec) Exploration Ltd.	
Cominco A/S	Danemark
Cominco American	É.-U.
Camex International Inc.	É.-U.
Top Crops Co. Inc.	É.-U.
Uni-Chem Radio Inc.	É.-U.
Cominco (Cyprus) Ltd.	Chypre
Cominco Europe Ltd	R.-U.
Cominco France S.A.	France
Cominco Italia S.P.A.	Italie
Cominco Ireland Ltd.	République d'Irlande
Cominco (Philippines) Inc.	Philippines
Cominco S.A.	Belgique
Eland Exploration (Pty) Ltd.	Namibie
Brazil Diamante Bpk.	Namibie
Cominco (U.K.) Ltdé	R.-U.
Cominmex S.A. de C.V.	Mexique
Kamcon Mines Ltd.	
Kootenay Engineering Co. Ltd.	
McDame Exploration Ltd. (N.P.L.)	
Minago Mines Ltd.	
Mineraçao Cominco Ltda.	Brésil
Moorgate Minerals Ltd.	

N.H.S. (Sales) Ltd.  
National Hardware Specialties Ltd.  
Pacific Coast Terminals Co. Ltd.  
Pine Point Mines Ltd.  
Princeton Gold Mines Ltd.  
Ptarmigan Mines Ltd.  
Robison Mines Ltd.  
Rycon Mines Ltd.  
Serpa Mines (Portugal) Ltd. Portugal  
Sunloch Mines Ltd. (N.P.L.)  
    Sunro Mines Ltd. (N.P.L.)  
Taku Vessel Co. É.-U.  
Valley Copper Mines Ltd. (N.P.L.)  
Vestgron Mines Ltd.  
    Greenex A/S Danemark  
Vol Mines Ltd.  
West Kootenay Power & Light Co. Ltd.  
    Cascade Water, Power & Light Co. Ltd.  
    Okanagan Water- Power Co.  
    South Kootenay Water Power Co.  
Western Canada Steel Ltd.  
    Hawaiian Western Steel Ltd. É.-U.  
    Pacific Western Steel Inc. É.-U.  
    Richmond Steel Recycling (1978) Ltd.  
Commandant Properties Ltd.



Fording Coal Ltd.

Ardley Coal Ltd.

Great Lakes Forest Products Ltd.

Great Lakes Paper Research

Lake Superior Pulp & Paper Services Ltd.

Lake Superior Services B.V.

Pays-Bas

Lake Superior Pulp & Paper Inc.

E.-U.

Maple Leaf Mills Ltd.

Acorn Hill Turkeys

Adanac Poultry Farm Ltd.

Canadian Bakeries Ltd.

Corporate Foods Ltd.

Eastern Bakeries Ltd.

Entreprises Agricoles réunies S.A.

Haiti

McGavin Foods Ltd.

Maple Leaf Mills Investments Ltd.

Maple Leaf Monarch Co.

Middlesex Turkey Farms Ltd.

North West Silos Ltd.

République d'

Irlande

Pinecrest Foods Ltd.

Purity Bakery Ltd.

Barbade

Toronto Elevators Ltd.

XL Feeds Ltd.

Marathon Realty Co. Ltd.

Calgary Tower (1975) Ltd.

Downtown West Plaza Ltd.

Marathon Aviation Terminals Ltd.

Matac Cargo Ltd.

Marathon Realty Holdings B.V.

Pays-Bas

Marathon U.S. Holdings Inc.

É.-U.

MRC Realty Inc.

É.-U.

Homossasa Springs Inc.

É.-U.

Norcorp Inc.

É.-U.

Norin Mortgage Corp.

É.-U.

Norinco Inc.

É.-U.

Normar Inc.

É.-U.

Riverhaven Village Realty Inc.

É.-U.

Marathon Development California Inc.

É.-U.

Marathon Development Georgia Inc.

É.-U.

Marathon Development Oregon Inc.

É.-U.

Marathon Freehold Inc.

É.-E.

Marathon U.S. Realities Inc.

É.-U.

Mayfair Industrial Park (1976) Ltd.

Pitt Street Developments Ltd.

Place Montréal Inc.

Village Green Mall Ltd.

Midland Simcoe Elevator Co. Ltd.

Pacific Forest Products Ltd.

Burgoyne Bay Sorting Co. Ltd.

Chemainus Towing Co. Ltd.

Falt Towing Ltd.



Ladysmith Log Sorting Co. Ltd.  
Lens Logging Ltd.  
Mayo Forest Products Ltd.  
Vanisle Land Development Ltd.  
Victoria Plywood Ltd.  
Pancanadian Petroleum Ltd.  
Blackfoot Petroleum Ltd.  
Canadian Pacific Oil & Gas of Canada Ltd. R.-U.  
Pancanadian Petroleum (U.K.) Ltd. R.-U.  
Canadian Pacific Oil & Gas Nederland B.V. Pays-Bas  
Canadian Pacific Oil & Gas Norway A/S Norvège  
Canadian Persian Oil Ltd. Bermudes  
Minerals Ltd.  
Pancanadian Gas Products Ltd.  
Pancanadian Kerrobert Pipeline Ltd.  
Pancandian Petroleum Co. É.-U.  
Pancanadian Petroelum (Italy) Inc. É.-U.  
Steep Rock Iron Mines Ltd.  
Don Park Homesites Ltd.  
Sanjo Iron Mines Ltd.  
Steerola Explorations Ltd.  
Canadian Pacific Express & Transport Ltd.  
Nipissing Household Movers Ltd.  
Norman's Transport Ltd.  
H. Smith Transport Ltd.  
Smith Transport (International ) Ltd.  
Smith Transport (US)Ltd.

Hoboken Warehouse Inc.	É.-U.
Truck Radio Inc.	É.-U.
Transport Terminals Ltd.	
Canadian Pacific (France) S.A.	France
Canadian Pacific Steamships Ltd.	R.-U.
Atalanta Ship Management Services Ltd.	R.-U.
CP. Transport (London) Ltd.	R.-U.
Canadian Pacific Steamships (Philippines) Inc.	Philippines
Maple Shipping Co. (U.K.). Ltd.	R.-U.
Racine Terminal (Montréal) Ltd.	
Canpac Car Inc.	É.-U.
Canpac International Freight Services Ltd.	
American Overseas Containers Express Inc.	É.-U.
Crossworld Freight Ltd.	É.-U.
Intermediate Terminals Warehouses Ltd.	
Maple Shipping Co. Ltd.	R.-U.
Medelssohn-Commercial Ltd.	
United Cargo (Canada) Ltd.	
Universal Container Services Ltd.	
Canpac Terminals Ltd.	
Cascade Pipie Line Ltd.	
Central Terminal Railway Co.	
Chep Canada Inc.	É.-U.
Commercial Solids Pipie Line Co.	
The Dominion Atlantic Railway Co.	
The Esquimalt and Nanaimo Railway Co.	



The Grand River Railway Co.

Great Field Investment Corp.

Houlton Branch Railroad Co.

Incan Marine Ltd.

Incan Ships Ltd.

The Kingston and Pembroke Railway Co.

The Lake Champlain and St.Lawrence Junction  
Railway Co.

The Lake Erie and Northern Railway Co.

Manitoba and North Western Railway Co. of Canada

Massawippi Valley Railway Co.

The Montreal and Atlantic Railway Co.

New Brunswick and Canada Railroad Co.

Newport and Richford Railroad Co.

The Newford Co. Inc.

Ontario & Quebec Railway Co.

The Outlook Development Co.

Provident Properties Co.

É.-U.

The Public Markets Ltd.

Quebec Central Railway Co.

Quebec and Western Railway Co.

The St.Lawrence & Ottawa Railway Co.

The Saskatchewan & Western Railway Co.

Sault Ste.Marie Bridge Co.

É.-U.

The Shawinigan Falls Terminal Railway Co.

Shelpac Research & Development Ltd.

Soo Line Railroad Co. E.-U.

Soo Line Equipment Co. E.-U.

Tri-State Land Co. E.-U.

Toronto, Grey & Bruce Railway Co.

The Toronto, Hamilton & Buffalo Railway Co.

The Toronto Terminals Railway Co.

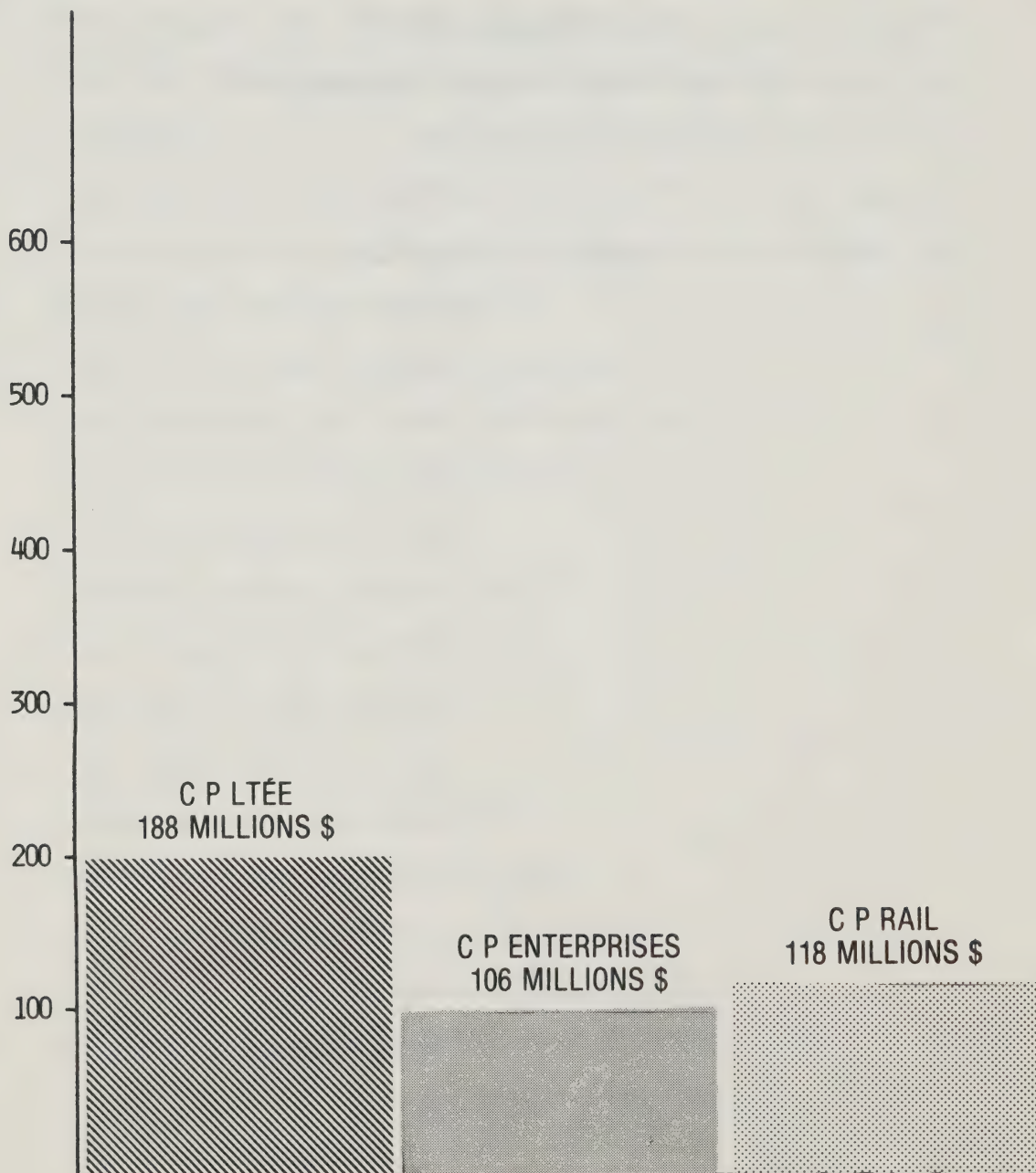
Unitank Ltd.

The West Ontario Pacific Railway Co.



## APPENDICE «TRPT-133»

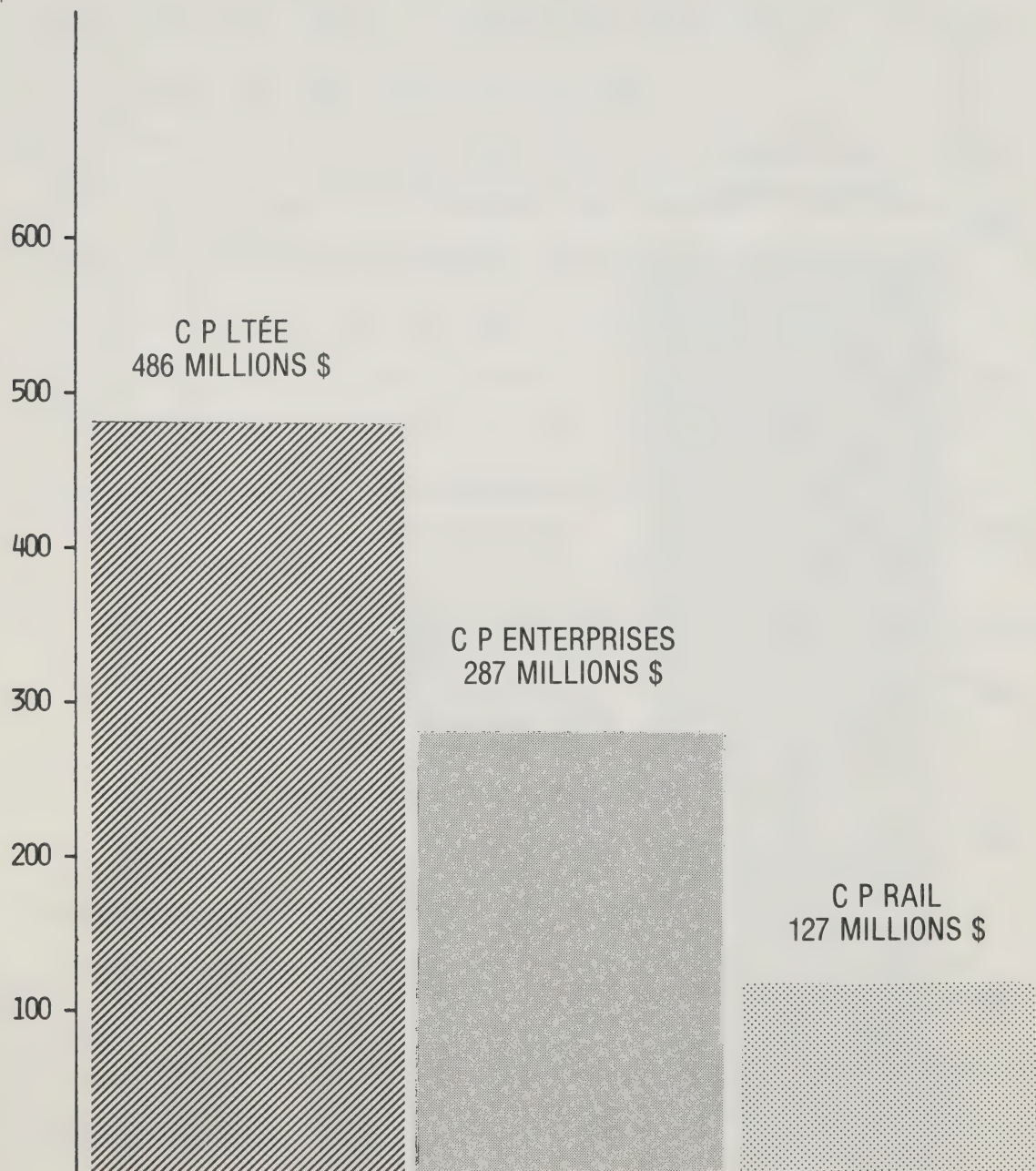
1982

REVENU NET APRÈS TOUTES LES DÉPENSES  
Y COMPRIS L'IMPÔT SUR LE REVENUMILLIONS  
DE \$

1 9 8 1

REVENU NET APRÈS TOUTES LES DÉPENSES  
Y COMPRIS L'IMPÔT SUR LE REVENU

MILLIONS  
DE \$

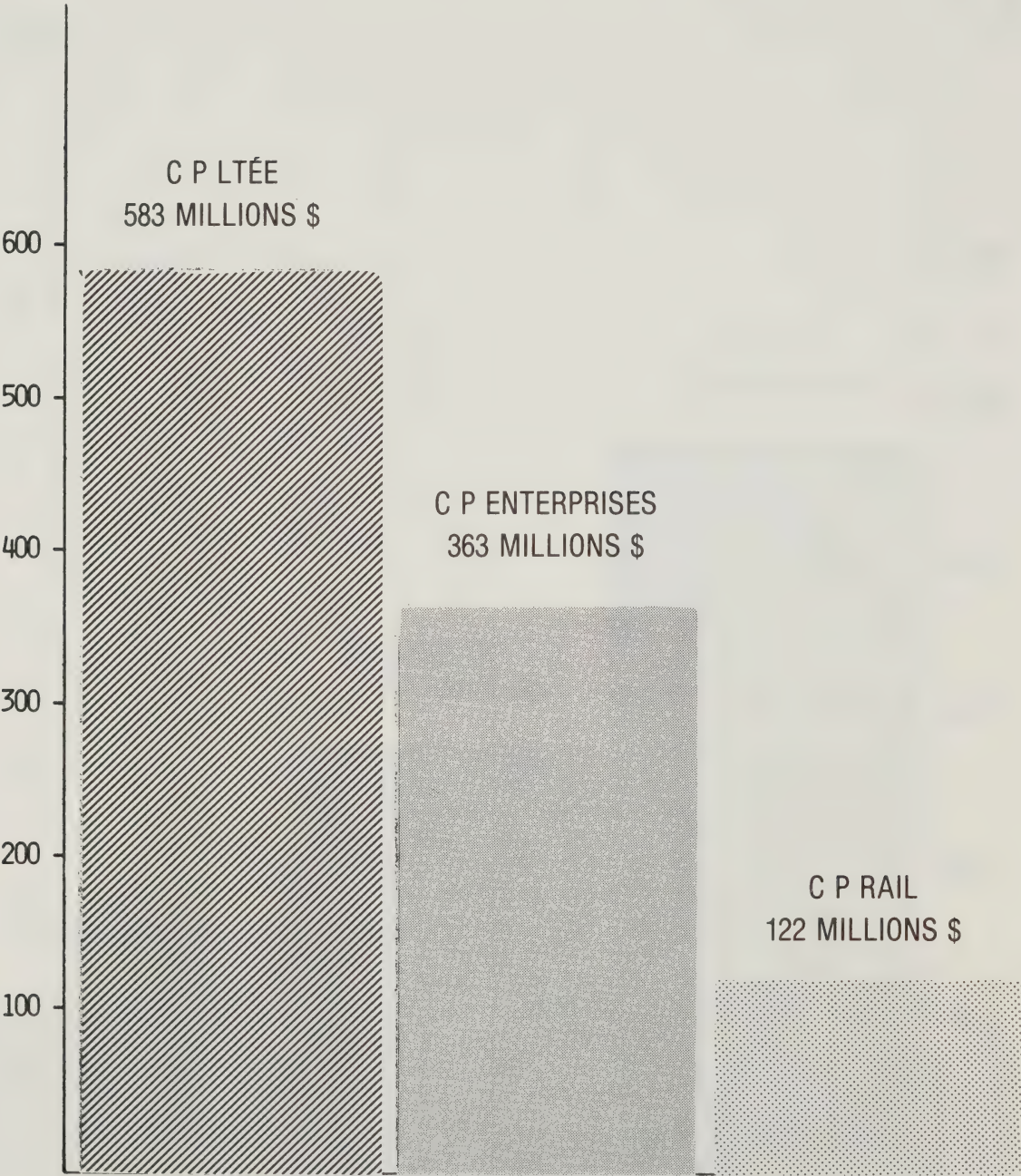




1 9 8 0

REVENU NET APRÈS TOUTES LES DÉPENSES  
Y COMPRIS L'IMPÔT SUR LE REVENU

MILLIONS \$



## APPENDICE "TRPT-134"

## Annexe A- Questions juridiques

1. Supprimer les mots "ou la Commission canadienne du blé" et les mots "ou de la Loi sur la commission canadienne du blé" qui paraissent dans l'article 97 (b) de la Loi sur les grains du Canada.
2. La Commission canadienne du blé , en tant que participante du système, peut être soumise aux primes et aux sanctions stipulées dans les articles 18 et 21 du projet de loi C-155 . Les articles 18 et 21 devraient être modifiés de façon à exclure explicitement la Commission canadienne du blé de ces dispositions.
3. Le paragraphe 33(3) du projet de loi C-155 stipule que:

Par dérogation à la présente loi ou à toute autre loi fédérale, le gouverneur en conseil peut, par règlement, transférer la prise en charge des wagons détenus par la Commission canadienne du blé pour le compte de l'Etat, de celle-ci au ministre.

La Commission canadienne du blé a acquis 2000 wagons-tombereaux dont le coût a été acquitté à même les comptes de pool à partir de fonds qui auraient pu être versés aux producteurs. Étant donné que la Commission, selon le paragraphe 4(2) de la Loi sur la Commission canadienne du blé est pour toutes fins mandataire de Sa Majesté du chef



du Canada et ne peut exercer les pouvoirs qui lui sont conférés par la présente loi seulement à titre de mandataire de Sa Majesté au dit chef,

Les 2 000 wagons-tombereaux sont détenus par la Commission en sa qualité de mandataire de Sa Majesté. L'administration et le contrôle de ces wagons sont donc transférables en vertu du paragraphe 33(3) du projet de loi C-155. On devrait inclure dans le projet de loi C-155 une modification qui rendrait ce transfert impossible.

4. Le projet de loi C-155 ne contient aucune disposition au sujet des problèmes qui peuvent surgir lorsque le grain, une fois délivré et vendu par un producteur avant une hausse des taux de transport, est expédié après cette hausse. Le producteur aura quitté le taux de transport moindre par le truchement d'une déduction du versement pour le grain mais l'expéditeur sera vraisemblablement tenu de verser le taux plus élevé pour expédier son grain. Nous représentons que les chemins de fer doivent être tenus de transporter une quantité de grain au moins égale à celle qui se trouve dans les élévateurs primaires au jour où une hausse des taux du transport entre en vigueur après la date de cette hausse au taux qui était en vigueur avant l'augmentation.

## Annexe B

Versements estimatifs fournis aux producteurs  
de grain associés aux mesures de soutien du grain  
de la Communauté économique européenne. 1/

Total des versements en  
pourcentage de la valeur de la  
production

1977-78	53
1978-79	50
1979-80	44
1980-81	32
1981-82	39
moyenne	44

---

1/ CEE-6 jusqu'en 1979-80 et CEE-10 pour 1980-81 et 1981-82.

Source: The Emergence of the EEC as a Net Exporter of Grain.

(L'avènement de la CEE à titre d'exportatrice de grain).

Quarterly Review of the Rural Economy. (Australia

Bureau of Agricultural Economics) 4(4): 295-304,

novembre 1982.



## Annexe C

Comparaison des subventions accordées en 1982-83  
aux producteurs de blé de l'ouest canadien et des É.-U.

<u>Ouest du Canada</u> (août-juillet)		<u>États-Unis</u> (juin-mai)	
<u>Description</u>	<u>Valeur</u> (millions de \$ É.-U.)	<u>Description</u>	<u>Valeur</u> (millions de \$ É.-U.)
1. Soutien du revenu			
a) Fond de stabilisation du grain de l'Ouest	61	a) Versements directs	891
b) Intérêt sur paiement anticipé	5	b) Versements PIK	1 790
2. Entreposage du grain	-	Entreposage R. des a. intérêts	385
3. Subvention du Nid-de-Corbeau pour le transport	307	Eaux navigables intérieures	16
4. Subvention à l'exportation -		Crédit mixte	2
		accord égyptien sur la farine	58
Subvention totale	573 millions \$ (É.-U.)		3 145 millions \$ É.-U.
Production de 1982	997 millions de boisseaux		2 809 millions de boisseaux
Subvention par boisseau	0,37 millions boisseaux	(É.-U.)	1,12 millions boisseaux É.-U.

Calcul des versements de la subvention  
à l'Ouest du Canada

Fonds de stabilisation du grain de l'Ouest

Contributions estimatives totales

du gouvernement en 1982/83 (juillet/juin) 118,4 millions \$ (can.)

Allocation au blé x .63 1/

Contributions estimatives du gouvernement

aux producteurs de blé 74,6 millions \$ (can.)

en devises des É.-U. (dollar canadien 1,24 \$ (É.-U.)

60,7 millions \$ (É.-U.)

Intérêt sur les versements anticipés

Prévision estimative pour tout le grain de 1982/83

19,4 millions \$ (can.)

Allocation au blé

x .63 1/

Estimation du blé en 1982/83

6,6 millions \$ (can.)

En devises des É.-U. (dollar canadien 1,23 \$ (É.U.) 5,4 millions \$ (É.-U.)

Subvention du Nid-de-Corbeau

Contributions estimatives du gouvernement

en 1982-83

( y compris les versements de subvention

aux embranchements de 90 millions \$ et

de 40 millions \$ pour le coût des wagons

tombereaux du gouvernement)

600 millions \$ (can.)

Allocation du blé

x .63 1/

378 millions \$ (can.)

Estimation de la subvention de 1982/83

applicable au blé en devises

des É.-U. (dollar canadien, 1,23 \$ (É.-U.) 307 millions \$ (É.-U.)

1/ La vente du blé s'est élevée en 1982-83 à 63 pour cent  
du grain vendu.



Calcul des versements de subvention des E.-U.

Ces calculs comprennent toutes les dépenses du gouvernement des E.-U. à partir du 1er juin 1982 au 31 mai 1983. Comme certaines dépenses s'appliquent à la récolte de 1983, la donnée sur la subvention par boisseau peut être fautive, car elle est fondée sur la production de 1982 seulement.

<u>Versements directs aux producteurs</u>	<u>millions \$ (E.-U.)</u>
---	----------------------------

Versements d'insuffisance pour la	
campagne agricole de 1982	475
Versements anticipés d'insuffisance pour la	
campagne agricole de 1983	310
Versements anticipés de diversification	
pour la campagne agricole de 1983	101
Prévisions estimatives des versements	
en cas de catastrophe	<u>5</u>
	891

Versements pour le paiement en nature (PIK)

- moins 87 millions de boisseaux de la campagne agricole de 1983 qui ont servi au programme de PIK (paiement en nature)	<u>millions de boisseaux</u>
---	------------------------------

## Quantité des versements de PIK

Affecté à la garantie de prêts pour le soutien des prix	233
Acquis de CCC à partir de prêts pour le soutien non engagés	223
Retenu comme compensation en nature selon le programme d'acquisition	<u>37</u>
	493

Moyenne pondérée du taux de prêts pour la Réserve des agriculteurs (FOR) et des prêts ordinaires au 27 avril 1983.

	<u>millions de boisseaux</u>	<u>\$ par boisseau</u>
Réserve des agriculteurs 1982	566,1	4,00
Prêt régulier 1982	56,1	3,55
Réserve des agriculteurs 1981	237,9	3,50
Prêt régulier 1981	17,4	3,20
Réserve des agriculteurs 1980	200,8	3,30
Prêt régulier 1980	1,2	3,00
Réserve des agriculteurs 1979	26,9	2,50
Réserve des agriculteurs 1978	15,8	2,35
Réserve des agriculteurs 1977	24,1	2,25
Réserve des agriculteurs 1976	<u>12,4</u>	<u>2,25</u>
Total	1 158,7	3,63

Valeur des versements de PIK (paiements en nature)

493 millions de boisseaux x 3,63 = 1 789, 6 millions \$.



## Réserve des agriculteurs (FOR)

## a) Paiements d'entreposage

à 26,5 cents le boisseau par an

	Réserve de la <u>mi-mois</u> millions de boisseaux	Paiements <u>d'entreposage</u> millions de dollars
Juin 1982	565,2	12,43
Juillet	588,8	12,95
Août	714,5	15,72
Septembre	809,4	17,81
Octobre	883,7	19,44
Novembre	967,3	21,28
Décembre	1 000,1	22,00
Janvier 1983	1 045,9	23,01
Février	1 107,1	24,36
Mars	1 096,7	24,13
Avril	1 086,9	23,91
Mai	1 074,7	<u>23,64</u>
Total		<u>240,68</u>

## b) Frais d'intérêts

- établis pour la quantité de grain détenu à titre  
de réserve des agriculteurs (FOR) pendant plus d'un an  
(le producteur paie l'intérêt de la première année).

Valeur des prêts (réserves de la mi-mois x taux d'intérêt

1976   1977   1978   1979   1980   1981   Total

- en millions de dollars-

Juin 1982	130,05	123,75	46,06	85,75	669,24	-	1 054,85
Juillet	129,83	123,53	46,06	85,50	668,91	-	1 053,83
Août	129,60	123,53	45,83	85,50	668,25	45,15	1 097,86
Septembre	129,60	123,30	45,83	85,50	668,58	166,25	1 219,06
Octobre	128,93	123,30	45,83	85,50	668,58	253,40	1 305,54
Novembre	128,25	123,30	45,83	85,50	668,25	311,15	1 362,28
Décembre	127,35	123,08	45,36	85,50	668,25	333,20	1 382,74
Janvier 1983	126,23	123,08	45,12	85,50	667,92	384,30	1 432,15
Février	119,93	119,03	43,24	83,75	667,59	476,35	1 509,89
Mars	65,70	93,15	40,66	78,00	667,26	541,45	1 486,22
Avril	36,68	63,90	37,84	69,50	661,65	614,95	1 484,52
Mai	17,78	41,40	34,55	61,75	661,98	656,25	1 473,71



- en prenant pour acquis que les frais d'intérêts  
sont composés mensuellement

	<u>Valeur totale</u> en millions \$	Taux annuel d'intérêt <u>de CCC</u> %	Frais d'intérêt en millions \$
juin 1982	1 054,85	13,625	12,025
juillet	1 053,83	13,50	12,044
août	1 097,86	14,00	13,127
septembre	1 219,06	12,00	12,563
octobre	1 305,54	11,00	12,469
novembre	1 362,28	9,75	11,539
décembre	1 382,74	9,125	11,070
janvier 1983	1 432,15	9,00	11,377
février	1 509,89	8,625	11,564
mars	1 486,22	9,00	11,955
avril	1 484,52	8,875	11,872
mai	1 473,71	9,125	<u>12,200</u>
Total			<u>143,805</u>

Coût total de FOR (réserve des agriculteurs

intérêt 143,8 millions \$  
entreposage 240,7 millions \$

384,5 millions \$

Eaux navigables intérieuresen millions de dollars

Dépenses estimatives du gouvernement pour les eaux navigables intérieures à à tirant peu profond qui peuvent être attribuées au blé	17,5
Moins les frais aux utilisateurs	1,5
Subvention du gouvernement	16,0

Remarque: Les dépenses du gouvernement comprennent une estimation des coûts de l'exploitation et de l'entretien et de l'intérêt sur les coûts de construction et de réparation importante. La part des dépenses du gouvernement et des recettes des frais aux utilisateurs qui provient du blé est établie selon la base de la tonne-mille.



Subventions à l'exportationa) Crédit mixte

- on a affecté au financement du crédit mixte environ 300 millions de dollars au 31 mai 1983- dont 60 millions de dollars étaient exemptés d'intérêt.

	Valeur cumulative du financement <u>sans intérêt</u> en millions de dollars	Taux annuel de l'intérêt <u>                    </u> %	Subvention du taux d'intérêt <u>                    </u> en millions de dollars
juin 82-novembre 82	-	-	-
décembre 1982	8	11,0	,074
janvier 1983	16	11,0	,147
février	24	11,0	,221
mars	38	10,5	,334
avril	46	10,5	,405
mai	60	10,5	<u>,528</u>
Total			1,709

b) Accord avec l'Égypte sur la farine

- Les fonds de CCC ont servi aux versements de subvention en nature (PIK) accordés aux meuniers des É-U. en vue d'acquitter le prix contractuel de 155 \$ (É.-U.) la tonne de farine en sac, C & F des ports égyptiens.

<u>Versements de subvention</u>	<u>Millions de boisseaux</u>
mars 1983	2,575
avril	6,107
mai	5,771
	<hr/>
	14,453

x Valeur estimative du blé de CCC 4,00 \$ le boisseau

Valeur des versements de subvention 57,8 millions de dollars



APPENDICE «TRPT-135»

M A R I T I M E F A R M E R S C O U N C I L  
(CONSEIL DES AGRICULTEURS DES MARITIMES)

AGRICULTURE ET TRANSPORT

DU GRAIN DES MARITIMES

MÉMOIRE AU  
COMITÉ DES TRANSPORTS  
DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

août 1983

AGRICULTURE ET TRANSPORT DU GRAIN DES MARITIMESIntroduction

- 1) L'Ouest n'est pas la seule région du grain qui ait des problèmes de transport du grain. Le grain de provende est l'achat le plus important de l'agriculture des Maritimes; notre situation concurrentielle en rapport au coût du grain de provende se détériore. Cela provient de la hausse des taux de transport au-delà des effets généraux de l'inflation et de l'effet qu'a eu sur notre industrie le retrait de l'aide par suite de l'érosion inflationnaire du programme d'aide au transport du grain de provende (A.T.G.P.). Les hausses des taux de transport subies par notre industrie depuis 1976 se sont élevées en moyenne à 22% par an (calculés à partir de Thunder Bay jusqu'à Truro). Les dépenses de transport du grain retiennent maintenant une plus grande partie du revenu agricole du bétail et de la volaille dans notre région que l'ensemble des récoltes commerciales des Prairies. On reconnaît en général que les éleveurs de bétail et de volaille connaissent des marges plus étroites entre le coût et le revenu brut que celles des cultivateurs de récoltes commerciales.
- 2) Le coût d'expédition du grain de provende de Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) à Port Williams en Nouvelle-Écosse est plus élevé que celui à partir de l'Alberta, soit une différence dans la distance de 4 000 km. Ceci est vrai bien que les acheteurs de grain de provende des Maritimes ont assumé une part infiniment plus grande du coût total du transport du grain vers les Maritimes depuis quelques années (voir page 4-5). L'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau et le programme d'aide au transport du grain de provende ont, ensemble, créé cette anomalie. Ces deux politiques ont été d'une importance historique extrême dans les Prairies et dans les Maritimes en ce qui a trait à l'agriculture. Elles ont toutes deux influé sur les décisions en matière d'investissements depuis des générations. Elles ont aussi, de diverses manières, faussé la direction que devait prendre le développement agricole dans ces régions.
- 3) On reconnaît que des changements fondamentaux doivent être effectués. De plus, il ne devrait pas exister de conflit fondamental entre les producteurs de l'Ouest et ceux des Maritimes. On n'a toutefois pas porté suffisamment d'attention aux effets négatifs pour l'agriculture des Maritimes qu'auront les changements actuels et que l'on propose dans les politiques nationales. On le constate bien en établissant des comparaisons de situations semblables dans l'Ouest. L'entente du Nid-de-Corbeau se modifie grâce à l'Initiative du transport du grain de l'Ouest d'une façon planifiée, ordonnée, ouverte et graduelle qui fournit certaines sauvegardes et certaines compensations aux producteurs de l'Ouest. L'aide au transport du grain de provende se modifie grâce à une absence de politique sans que compte soit tenu des conséquences que cela aura pour nos producteurs de bétail et de volaille.



- 4) Les organisations agricoles des Maritimes ont pris des décisions difficiles sur la manière de régler nos problèmes du transport du grain. On a élaboré un projet qui s'attaque à ces problèmes d'une façon assez complète. Notre plan, nous le croyons, est un plan sain et qui peut supporter l'évaluation et l'analyse techniques. Nous estimons que sa mise en oeuvre dépend en grande partie de la façon dont on le juge dans les autres régions. Le Comité des Transports de la Chambre des communes et ces auditions peuvent jouer un rôle important dans cette question. Le «Nid-de-Corbeau» et l'aide au transport du grain de provende sont reliés de bien des façons. L'Initiative pour le transport du grain de l'Ouest comporte certaines considérations négatives pour l'agriculture des Maritimes. Ces effets peuvent être mineurs, mais ils s'ajoutent à des problèmes régionaux assez graves. Ce qui est plus important, c'est que le débat au sujet du Nid-de-Corbeau a peut-être compliqué le procédé selon lequel on pourrait régler notre problème de façon juste. On ne saurait traiter de la question aussi importante que le Nid-de-Corbeau de son propre chef; la question de l'aide au transport du grain de provende des Maritimes découle de ce problème. D'exclure cette question du mandat du Comité serait une dérogation de pouvoir malheureuse.
- 5) Il n'existe pas de lien explicite entre le tarif du Nid-de-Corbeau et le programme d'aide au transport du grain de provende. Le programme d'A.T.G.P. est administré par le Conseil canadien du grain de provende du bétail dont le ministre de l'Agriculture est responsable. Le M.F.C. estime que la même philosophie doit inspirer l'élément de transport de la politique canadienne du grain de provende et le tarif du Nid-de-Corbeau. Il est très juste que le Comité des Transport accorde son attention aux conditions qui découlent des problèmes et des politiques du transport qui sont, sous bien des rapports, semblables à celles du Tarif du Nid-de-Corbeau (et qui sont, en quelque sorte, compliquées du fait des modifications apportées au tarif du Nid-de-Corbeau). Nous demandons au Comité et surtout aux députés des Maritimes de tenir compte de notre situation, de nos problèmes et de nos projets. La question est bien directe. Il n'a pas dû être facile de tenir compte de tous les aspects de la question du Nid-de-Corbeau. Vous avez désormais l'occasion d'appliquer le fruit de votre expérience de la situation à une autre partie du pays.
- 6) L'«Initiative» dont nous parlons coûterait 1.5 % autant que l'initiative de l'ouest--seulement la moitié des crédits seraient de nouveaux crédits. La justice de notre argument en faveur d'un tel engagement est aussi puissant sinon plus puissant que celui qui milite en faveur du Nid-de-Corbeau. On peut justifier cette déclaration en citant de nombreuses comparaisons du rapport historique entre le Nid-de-Corbeau et l'A.T.G.P. et de leur rapport avec les industries intéressées de part et d'autre. Des modifications insignifiantes apportées à l'Initiative pour le transport du grain de l'Ouest ont donné lieu à des effets beaucoup plus importants que ceux que nous recherchons. La rentabilité économique en matière d'efficacité de notre proposition est infiniment meilleure que

celle du Nid-de-Corbeau depuis que nous avons pris une décision, fait un choix difficile et préconisé auprès de notre industrie une philosophie de développement et d'adaptation globale.

#### SITUATION DU GRAIN DE PROVENDE DES MARITIMES

- 7) L'aide au transport du grain de provende a influé d'une façon considérable sur l'expansion de l'agriculture des Maritimes depuis 1941. A un moment donné, ce programme constituait un élément important de la politique agricole canadienne. Aujourd'hui, il ne s'agit plus que d'un programme moins important, quoi qu'il ait encore de l'importance dans les secteurs extérieurs où il s'applique, y compris les Maritimes. Lorsque l'on a apporté des modifications à la politique canadienne du grain de provende en 1976, on a déclaré que l'A.T.G.P. serait encore fournie aux provinces de l'Atlantique et à l'est du Québec à moins que ces régions n'obtiennent l'auto-suffisance en matière de grain de provende. On a cependant réduit de façon considérable le taux d'aide accordée à l'est du Québec et aux Maritimes, en termes réels. Étant donné la hausse en flèche des taux de transport, les versements d'aide fixes par tonne ont donné lieu à une baisse du coût total du transport du grain.
- 8) Le taux du transport du grain à partir de Thunder Bay jusqu'à Truro ont augmenté de 1975 à 1983 d'une moyenne de 13 % par an, tandis que le coût personnel, sauf la subvention, a augmenté d'une moyenne annuelle de 22 %. Depuis 1975, le taux ferroviaire pour le transport du maïs de l'Ontario à Truro a augmenté de 117 %. Le coût privé a augmenté de 166 %. L'aide du transport du grain de provende pour le grain de l'Ouest (de Thunder Bay à Truro) a diminué de 58 % à 25 % du coût global du transport. Durant cette période, l'aide accordée au grain de l'Ontario a diminué de 40 % à 17 %. On s'attend que les chemins de fer continuent de faire pression en vue d'une hausse importante du taux du transport.
- 9) Le grain de provende est l'achat le plus important de l'agriculture des Maritimes. En Nouvelle-Écosse, ce poste est responsable de la plus grande partie des coûts agricoles de n'importe quelle province. Ce procédé continu, non planifié, sans la garantie de mesures de rajustement, est l'un des problèmes les plus lourds de conséquences pour notre industrie du bétail et de la volaille.
- 10) L'écart entre le prix du grain de provende des Prairies et celui des Maritimes découle de la partie des coûts du transport encourue par les producteurs de l'Ouest et ceux des Maritimes. En 1974, les producteurs de Truro ont payé 15 % du coût total du transport du grain des Prairies. Cet écart s'est élevé à 45 % et la différence entre les prix du grain de provende est devenue plus frappante. Cette hausse aurait été plus grave, cependant, si les hausses simultanées de la subvention du Nid-de-Corbeau provoquées par l'inflation n'avaient pas donné lieu à la réduction de la partie du coût du transport (pour le mouvement total à partir des



Prairies jusqu'à Truro) subi par les producteurs de l'Ouest, soit de 15 % à 7 %. En 1974, l'écart entre le prix du grain de provenance des Maritimes et celui des Prairies était équivalent à 33 % des frais de transport; aujourd'hui, la différence régionale du prix compte pour 52 % du coût du transport. (Voir tableau 1 et illustration 1).

- 11) Les modifications qu'on veut apporter du Nid-de-Corbeau signifient que la situation du Nid-de-Corbeau ne servira plus à ralentir la transition rapide vers la hausse de l'écart entre le prix des Maritimes et celui des Prairies, mais au contraire, devrait l'accélérer. Prenant pour acquis un taux d'inflation de 8 % et que les producteurs de l'Ouest devront payer le premier 3 % de la hausse du coût de transport pendant deux ans et 6 % par la suite, tandis que le volume de grain de l'Ouest augmente d'un tiers et qu'il ne s'effectue aucun changement dans l'A.T.A.B. (puisque les producteurs des Maritimes assumeront l'augmentation annuelle entière de 8 %), l'écart entre le prix du grain de provenance des Prairies et celui des Maritimes augmentera de plus de 70 % du coût du transport d'ici le début des années 1990. Si l'inflation continue, si les quantités augmentent ou si l'on adopte une nouvelle formule du Nid-de-Corbeau, cette majoration pourrait être plus élevée.

Tableau 1 Pourcentage approximatif du coût du transport du grain de provenance des Prairies vers les Maritimes selon qu'il est acquitté par les producteurs de l'Ouest et ceux des Maritimes tenant compte de l'A.T.A.B. et de la subvention du Nid-de-Corbeau

	<u>1967</u>	<u>1974</u>	<u>1982</u>	<u>1990</u>	<u>1993</u>
<u>Des Prairies à Thunder Bay</u>					
Subvention du Nid-de-Corbeau	16	25	33	19	17
aux producteurs de l'Ouest	24	15	7	21	23
<u>De Thunder Bay à Truro</u>					
Producteurs des Maritimes	7	18	45	52	53
A.T.G.P.	53	42	15	8	7
	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>100</u>

(P - projection)

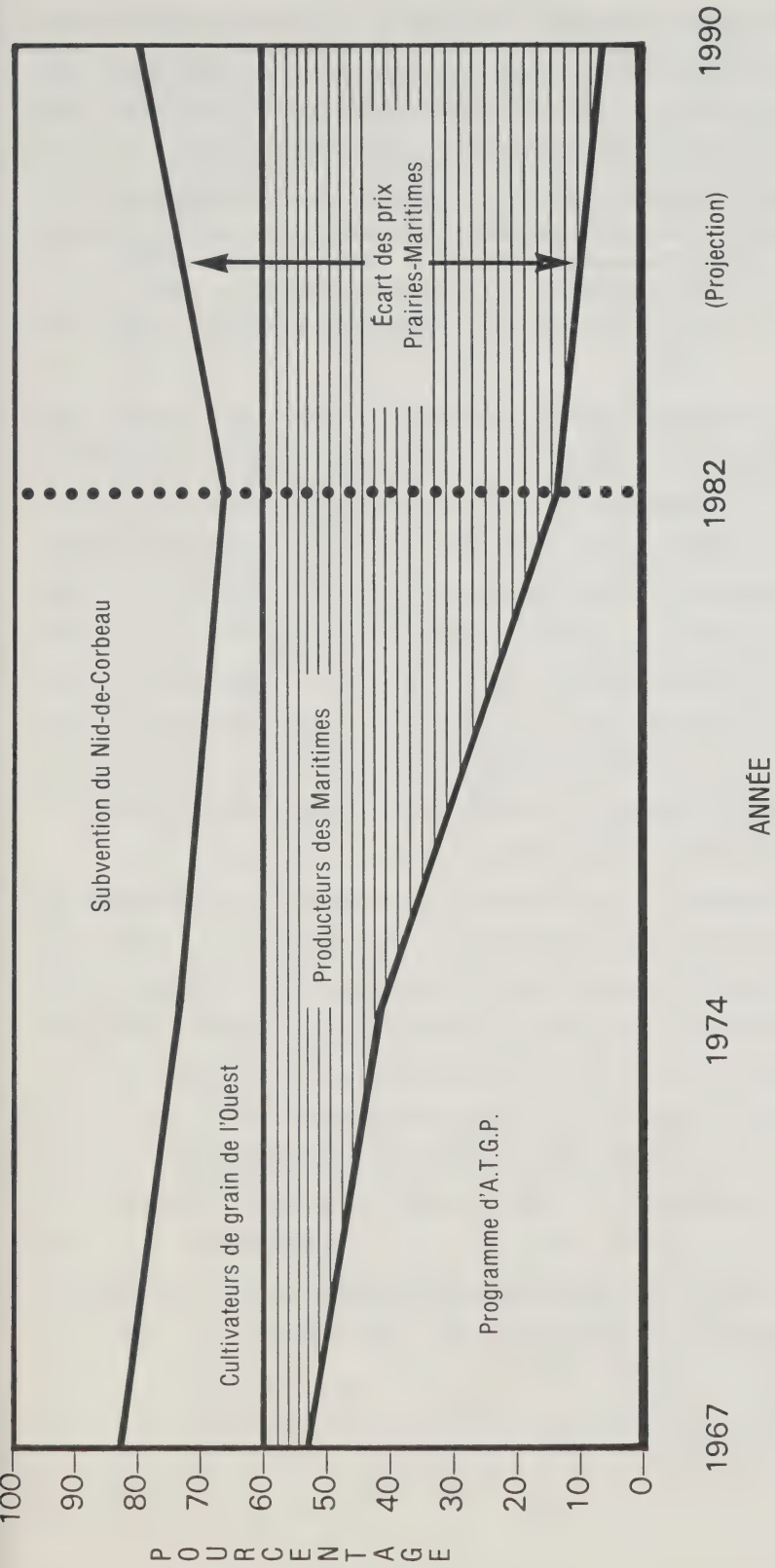


Illustration 1

Pourcentage approximatif du cout du transport du grain de provende a partir des Prairies jusqu'aux Maritimes acquitté par les producteurs de grain de l'Ouest, tenant compte de la subvention du Nid-de-Corbeau, et acquitté par les producteurs des Maritimes, tenant compte du programme d'aide au transport du grain de provende de 1967 a 1982 ainsi qu'une prévision\* estimative jusqu'en 1990.

\* On explique la thèse dont découle cette prévision au no 11, page 4



- 12) On peut soutenir que le prix du grain de l'Ouest à Thunder Bay ne sera pas touché par les changements apportés au tarif du Nid-de-Corbeau et que le prix du grain de provende ne sera donc pas touché dans les Maritimes en termes absolus. La situation concurrentielle de notre industrie n'est pas fondée sur des coûts absolus, cependant, mais plutôt sur des coûts relatifs. Les modifications du Nid-de-Corbeau affaibliront notre situation par rapport à un vaste élément de l'agriculture canadienne. Si la politique publique inégale en matière de transport et d'agriculture est responsable de l'affaiblissement de l'agriculture des Maritimes, ce serait inacceptable pour notre industrie et pourrait donner lieu à sa démoralisation au moment où nous tentons de nous adapter et de nous développer.
- 13) Le thème selon lequel «le prix absolu du grain de l'Ouest ne changera pas pour son transport à l'est de Thunder Bay», s'accompagne d'un argument voulant que l'accroissement de la situation concurrentielle du secteur du bétail des Prairies ait un effet minime sur les Maritimes puisque notre concurrence provient du centre du Canada. C'est par rapport à cette concurrence primaire que le coût de notre grain de provende s'est détérioré le plus jusqu'ici. Nos éleveurs de porcs reçoivent le même prix que ceux de l'Ontario mais en 1982 le prix des aliments de porcs était de 25 \$ la tonne de plus que dans les Maritimes. Le grain de provende constitue ordinairement 60 % du coût d'élevage du porc. Nos producteurs de poulet à frire paient 50 \$ la tonne de plus que les producteurs de l'Ontario et 30 \$ de plus que les éleveurs de l'ouest du Québec et il n'existe pas de prix compensatoire. Nous devons aussi concurrencer les producteurs centraux de maïs de provende en fonction de l'accès que nous avons aux grains de l'Ouest.
- 14) Pour régler nos problèmes, on ne devrait évidemment pas retarder ou modifier la mise en oeuvre de l'initiative du transport du grain de l'Ouest. Il est plus logique d'attaquer notre situation de façon directe. Nous devons établir des politiques efficaces pour notre propre région. Nous estimons cependant que notre problème du transport du grain mérite une priorité plus haute par rapport au tarif du Nid-de-Corbeau. Cela ne veut pas dire que la situation de l'Ouest ne mérite pas une priorité très élevée. Nous voulons que la philosophie qui inspire le tarif du Nid-de-Corbeau s'applique aussi à l'agriculture des Maritimes. La plus importante de ces philosophies touche les modifications à long terme de politiques historiques d'une façon ordonnée, ouverte et planifiée qui tienne compte des besoins de rajustement et de rémunération. Un autre principe porte sur l'administration des dépenses engagées qui soit conçue en vue de faciliter l'adaptation et d'optimiser les avantages dont jouiront l'industrie et la région (et, de fait, l'économie nationale).

La proposition des Maritimes au sujet de l'A.T.G.P.

- 15) En tentant de régler depuis deux ans la situation de notre grain de provende, nous voulions élaborer un plan qui garantirait la situation concurrentielle de nos éleveurs de bétail tout en pratiquant des changements fondamentaux qui optimiseraient l'adaptation économique et l'expansion de notre propre industrie et de nos ressources. Nous voulions un programme qui, à longue échéance, ne nous laisserait plus sous la dépendance d'un programme d'aide et dans un état de vulnérabilité (étant donné la possibilité de nouveaux changements de la politique) mais qui, au fil des années, nous permettrait d'être moins dépendants et moins vulnérables. Nous avons pu, heureusement, élaborer un tel plan.
- 16) La proposition des Maritimes sur l'A.T.G.P. prévoit que la subvention de l'A.T.G.P. soit reportée au niveau qui existait en 1976 (selon le pourcentage des coûts du transport acquittés par cette aide) et que l'A.T.G.P. soit transformée en un régime de versements d'aide pour le grain de provende effectués directement aux éleveurs de bétail et de volaille selon l'unité du rendement. Ce plan permettrait au marché et aux ressources du programme d'être neutres dans leur effet économique, ce qui faciliterait l'expansion et l'adaptation. Le faussement des prix qui milite contre l'adaptation serait supprimé. On mettrait en place des dispositifs administratifs pour rendre ce système efficace. Les producteurs des régions où le programme d'A.T.G.P. possède le plus d'influence seraient protégés par le versement continu de la partie de «péréquation» de l'A.T.G.P. (N.-B. Le niveau de soutien de 1976 n'a pas été le niveau le plus élevé de l'A.T.G.P. Il était de beaucoup inférieur à des niveaux antérieurs. Le plan d'adaptation plutôt graduel de l'Ouest en vue de la hausse du coût du transport sera établi d'après le fait que la subvention du Nid-de-Corbeau n'a jamais été aussi élevée).
- 17) Cette proposition, qui est facile à formuler, peut se caractériser comme étant une méthode globale de traiter de nos problèmes de transport du grain.
- \* Le plan améliorerait de façon importante les perspectives de développement du grain de provende régionales et celles des dérivés du grain (y compris le cidre de pommes, les pommes de terre de qualité inférieure, les résidus de la transformation, la farine de luzerne, le fourrage ensiloté de rebuts de poisson et le fourrage de qualité).
  - \* L'effet le plus important serait l'élan que cette proposition aurait sur l'expansion de la technologie régionale de culture de grain de provende. L'accélération du développement de la technologie est la clé qui nous permettra de réduire la dépendance que nous avons en rapport avec l'aide au transport. Il y a des preuves empiriques du lien entre l'innovation et le progrès technique et le prix agricole.



- \* Aussi en ce qui a trait aux prix et à la productivité, la proposition donnerait lieu à l'accélération du progrès dans le domaine de la technologie de l'alimentation des animaux. Il y a dix ans, il fallait 2,23 livres de grain de provende pour une livre de poulet. Il n'en faut maintenant que 2 livres. Ce progrès a favorisé le mouvement des éléments de l'alimentation par contraste avec les produits et a aidé à compenser certaines autres tendances. Une autre manière de régler notre situation en matière d'aliments pour les animaux est de stimuler le progrès régional. La proposition aura cet effet à cause de l'établissement des prix.
  - \* Le rapport des prix entre les divers éléments de provende des Maritimes n'a pas de double dans le monde. Ce fait a influé sur notre technologie locale de l'alimentation des animaux. Ce caractère unique est lié en partie aux effets différents de l'A.T.G.P. parmi les divers éléments d'alimentation, soit un environnement artificiel pour les prix. Nous pouvons élaborer des systèmes de gestion-technologie qui nous permettront de concurrencer les marchés sur une base plus égale. Il faudra du temps, cependant, pour nous adapter aux revirements de politique et nos producteurs, novateurs et chercheurs auraient avantage à pouvoir anticiper les tendances des prix.
  - \* Il y aura, dans la modification des rations au coût le moindre, des gains immédiats à brève échéance. Comme l'A.T.G.P. modifie le prix relatif des éléments, les formules du coût le moindre sont un peu différentes de celles des rations réelles au coût le moindre.
  - \* La hausse des taux de transport doit être mitigée en partie par le retrait des subventions pour le transport.
- 18) Avec cette politique de diminuer de façon considérable, au cours des années, notre dépendance de l'aide des grains éloignés et de l'aide publique, nos perspectives sont donc très bonnes. Les Maritimes utilisent le moins leur possibilité de récoltes au Canada. Il est douteux qu'une autre partie du monde utilise moins sa terre naturelle arable de la classe deux ou son équivalent dans un climat aussi favorable que celui de l'Île du Prince-Édouard. Sur le plan régional, la technologie de l'endroit est la clé de la réalisation des possibilités de la région (il existe aussi un rapport entre l'efficacité de l'établissement des prix et l'innovation et le progrès techniques). Nous pouvons, au cours des années, et grâce aux politiques appropriées, produire une très grande partie de nos besoins en alimentation. Aucun spécialiste des terres arables ou aucun expert du sol ne saurait rejeter cette évaluation. En avril, lors de l'atelier du grain de provende des Maritimes, le Dr J.L. Nowland, l'un des scientifiques du sol des plus réputés au Canada, a déclaré catégoriquement que les Maritimes peuvent produire leurs propres ressources nécessaires de grain de provende. Il a déclaré qu'il serait moins difficile de réaliser les progrès techniques

voulus pour rendre cette production économique que de le faire dans d'autres secteurs du Canada où l'on s'est attaqué avec succès aux problèmes de la production.

Consulter: Production Base and Production Potential of the Eastern Grains Industry, Partie I, Resource Base, Nowland, Dumanski & Stewart, Séminaire sur la production du grain de l'Est, Montréal, réunion semi-annuelle, Conseil canadien des grains, octobre 1982.)

- 19) Si le grain produit sur le plan local satisfait à moins de 20 % des besoins, les producteurs de la Nouvelle-Écosse ont augmenté leur chiffre de production de grain de plus d'un tiers depuis 1976. La région produit dans son ensemble 45 % de ses besoins de grain de provende. Les pessimistes qui s'inquiètent de la production de grain des Maritimes devraient aussi tenir compte du fait que le tarif du Nid-de-Corbeau et l'aide au transport du grain de provende ont, ensemble, contribué à favoriser la production de grain des Prairies par rapport à celle des Maritimes dans la proportion de 35 dollars la tonne. Depuis le milieu des années 1970, nous avons réalisé des progrès même en dépit de ce milieu économique artificiel et difficile.
- 20) Il existe des projets excellents pour le développement de l'agriculture des Maritimes. Mais nous estimons que notre initiative en vue de l'adaptation et du développement serait considérée par les économistes en matière de développement comme étant l'une des meilleures de la région. Nous pensons que la proposition doit être considérée comme étant bénéfique sur le plan coût-bénéfice par rapport aux programmes d'Agriculture Canada les plus réussis pour le développement de l'agriculture des provinces maritimes. Ce plan serait aussi une mesure de protection pour les investissements publics qui sont effectués à l'heure actuelle dans l'agriculture des Maritimes.
- 21) En plus de cette philosophie et du point de vue industriel strictement régional, nous avons trouvé bien des raisons d'appuyer le plan:
  - \* On a démontré, lors d'examens officiels, le manque de logique dans la politique actuelle selon laquelle on encourage la perspective de l'auto-suffisance régionale en matière de grains de provende tout en décourageant cette possibilité (Voir, par exemple, l'Étude sur la politique des grains de provende du Canada, Conseil des céréales du Canada, octobre 1979). Le programme actuel d'A.T.G.P. va, par rapport à la proposition des Maritimes, à l'encontre des initiatives prises dans la région par Agriculture Canada.
  - \* La déclaration sur les objectifs de la politique canadienne du grain de provende et surtout un nouveau groupe d'objectifs qui ont été publiés l'été dernier (voir Objectifs de la politique du Canada en matière de grain de provende, J.R. Groenewegen, Agriculture Canada) ont été très encourageants. L'un des nouveaux objectifs de la



politique du grain de provende du Canada est de se diriger «vers l'utilisation des programmes adaptation et d'aide qui ne touchent pas l'efficacité du régime de l'établissement des prix quand l'ordre public exige une intervention dans la structure en matière de mises de fond du secteur du grain de provende du bétail du Canada».

- \* Depuis le milieu des années 1970, le gouvernement fédéral a mis l'accent sur la planification de l'efficacité des coûts et du rendement des programmes. On a indiqué la préférence pour la prestation directe des programmes. La direction du développement régional d'Agriculture Canada a élargi son champ d'action dans les Maritimes depuis deux ans. Ce groupe a la capacité d'aider grandement le Conseil des grains de provende du Canada et tout autre organisme à mettre en oeuvre et à administrer le nouveau plan.

#### La cause de l'engagement renouvelé

- 22) Le principe qui inspire le débat sur le Nid-de-Corbeau est le besoin de ne modifier les politiques qui ont influé sur les décisions en matière d'investissements agricoles depuis des générations que de façon graduelle et ouverte, et en tenant compte des répercussions et des besoins d'adaptation. Ce n'a pas été le cas de l'A.T.G.P.. On a annoncé en 1976 que le programme se prolongerait tant que les Maritimes n'auraient pas atteint une certaine mesure d'auto-suffisance en matière de grain de provende. Depuis, en termes réels, l'aide a été diminuée de moitié. Entre-temps, la taille de l'industrie du porc des Maritimes (le secteur le plus sensible aux modifications du programme d'A.T.G.P.) a doublé et les familles agricoles ont continué de placer leur argent et de consacrer leur vie à établir d'autres exploitations d'élevage du bétail.
- 23) L'A.T.G.P. a beaucoup influence le développement de l'agriculture des Maritimes depuis 1941. Il s'est agi non seulement de planification agricole mais aussi de l'ensemble des technologies agricoles régionales et de l'investissement de l'infrastructure. L'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau, par contre, a été conclue en 1897 mais ce que n'est que depuis 30 ans que cette entente ne commence à influencer de façon importante sur les décisions prises dans les Prairies en matière d'investissement agricole. Le tarif du Nid-de-Corbeau était favorable aux chemins de fer jusqu'aux années 1950.
- 24) Même s'il y avait eu une intention «secrète» de diminuer l'engagement de l'A.T.G.P., l'imposition à notre industrie de coûts de transport plus élevés se serait produite beaucoup plus tôt qu'on ne l'aurait anticipé. Avant 1976, les augmentations des taux du transport s'élevaient en moyenne à 3 % par an par rapport aux hausses annuelles de 13 % (officieusement 22 %) qui se sont produites depuis. Nous ne disons pas que de tels actes de dureté et d'irresponsabilité se sont produits. Le fait de parler de majorations de 13 % peut se comparer au fait de parler

des augmentations prévues dans les Prairies de 3 %, puis de 6 % ainsi que du filet de sécurité et d'autres facteurs ou de la recommandation Gilson en faveur d'augmentations annuelles maximales de 4.5 %.

- 25) Les partisans d'un versement «neutre» de ressources de la subvention du Nid-de-Corbeau dans l'Ouest peuvent croire qu'il est injuste de permettre aux Maritimes d'obtenir des subventions de l'A.T.G.P. qui sont administrés de la façon la plus avantageuse. S'il y avait unanimité dans les Prairies sur la façon de verser la subvention du Nid-de-Corbeau, on devrait certainement introduire le système. On l'a répété bien souvent et c'est d'ailleurs la politique du gouvernement. Dans les Maritimes, toutes les organisations agricoles ainsi que les coopératives agricoles et les organisations comme la Chambre de commerce des provinces Atlantiques, ont appuyé notre proposition touchant l'A.T.G.P.. Notre situation actuelle est très grave et exige la cohésion de la région.
- 26) Plus d'un tiers des terres en récolte des Prairies sont en location et une grande partie de la subvention du Nid-de-Corbeau sera accordée éventuellement à des propriétaires de terres et non à des familles agricoles. Ceci est vrai quelle que soit la façon dont la subvention est versée. (On peut consulter, pour vérifier cette assertion, toute étude sur le prix des terres et le louage des Prairies). Nous ne disons pas qu'on devait, dans des changements soudains de la politique, enlever leur épargne-investissement à ces propriétaires de terres (qui sont, souvent des agriculteurs à la retraite). Une grande partie des versements du Nid-de-Corbeau ne touchera pas encore de façon importante la situation des exploitations actuelles ni n'aura d'effets importants sur l'activité économique régionale. Ce n'est pas le cas de la proposition au sujet de l'A.T.G.P. dont chaque sous sera un apport à la situation économique et à l'adaptation des exploitations actuelles. Notre nouveau système éliminerait environ 5 % des subventions de l'A.T.G.P. qui sont accordées à l'heure actuelle à des propriétaires absents.
- 27) L'aide au transport du grain de provende est aussi important pour le rendement agricole dans les provinces Maritimes que le tarif du Nid-de-Corbeau l'est pour l'ouest du Canada. Il est vrai que les subventions du Nid-de-Corbeau sont plus grandes par rapport aux récépissés des ventes commerciales dans les Prairies que ne le sont les dépenses en vertu de l'A.T.G.P. par rapport aux reçus pour le bétail et la volaille des Maritimes. On doit reconnaître, cependant, que les fermes de bétail et de volaille fonctionnent selon des marges plus étroites entre le revenu brut et les dépenses et sont donc plus touchées par une hausse des frais de transport. Et, comme nous l'avons dit, un tiers de la subvention du Nid-de-Corbeau ne va pas à l'exploitation agricole mais aux propriétaires de fermes autres que les familles agricoles.
- 28) Pour que notre proposition puisse être mise en vigueur sur le plan régional, il faudra augmenter la subvention de l'A.T.G.P. en termes réels



au niveau qui existait en 1976 (le 31 mai). La justification, notamment de cet engagement supplémentaire, est celle-ci :

- \* La déclaration de politique de 1976 faite par le ministre de l'Agriculture et le ministre responsable de la Commission du blé disait que l'aide au transport du grain de provende des Maritimes ne serait pas modifiée tant que la région n'aurait pas réalisé un niveau élevé d'auto-suffisance.
- \* Au niveau proposé de financement (environ 10 millions de dollars) la subvention de l'A.T.G.P. des Maritimes ne serait que 1.5 % de la subvention du Nid-de-Corbeau. La différence qui existe dans les avantages régionaux de ces deux politiques favorisait les Maritimes. Pendant presque toute la période entre 1941 et 1983, les subventions accordées aux Maritimes en vertu de l'A.T.G.P. étaient plus considérables que le 1.5 % du tarif du Nid-de-Corbeau.
- \* Le rajustement planifié des Prairies commencera alors que la subvention du Nid-de-Corbeau est extrêmement grande. Le rajustement planifié pour les Maritimes commencerait alors que la subvention de l'A.T.G.P. est la plus basse possible et alors que la région est dans une situation précaire en raison de réductions non planifiées de l'aide.
- \* Les dépenses supplémentaires fourniront un rendement très sain pour l'économie en général, car elles permettront l'utilisation plus efficace des déboursés déjà engagés.
- \* Les effets financiers sur le public sont, à long terme, assez favorables. Ceci est dû au fait que le nouveau régime de versements accélérera le rajustement et l'expansion de la culture de grain de provende de la région, raccourcissant ainsi le délai dans lequel on réalisera l'auto-suffisance en matière de grain de provende on exigera l'aide publique. (La subvention du Nid-de-Corbeau a été promise à l'Ouest à perpétuité tandis que l'on nous a permis la subvention de l'A.T.G.P. seulement jusqu'au moment où nous aurons atteint une mesure adéquate d'auto-suffisance en matière de grain de provende et, dont nous n'en aurons alors plus besoin.

#### AUTRES SOLUTIONS

- 29) La vulnérabilité aux augmentations réelles des coûts du transport, toujours allant en augmentant, dont nous souffrons n'est pas seulement le fait de la géographie et de la lenteur de développement de nos ressources et de notre technologie en matière de culture du grain de provende. D'autres politiques nationales ont aidé à affaiblir la situation concurrentielle de notre industrie. La restriction imposée aux compagnies de transport étrangères sur le transport du grain de l'Ouest

de Thunder Bay aux Maritimes est l'une de ces politiques importantes. Compte n'étant pas tenu de nos problèmes, cette politique a été injuste envers les éleveurs de bétail et de volaille des Maritimes qui sont serrés de près.

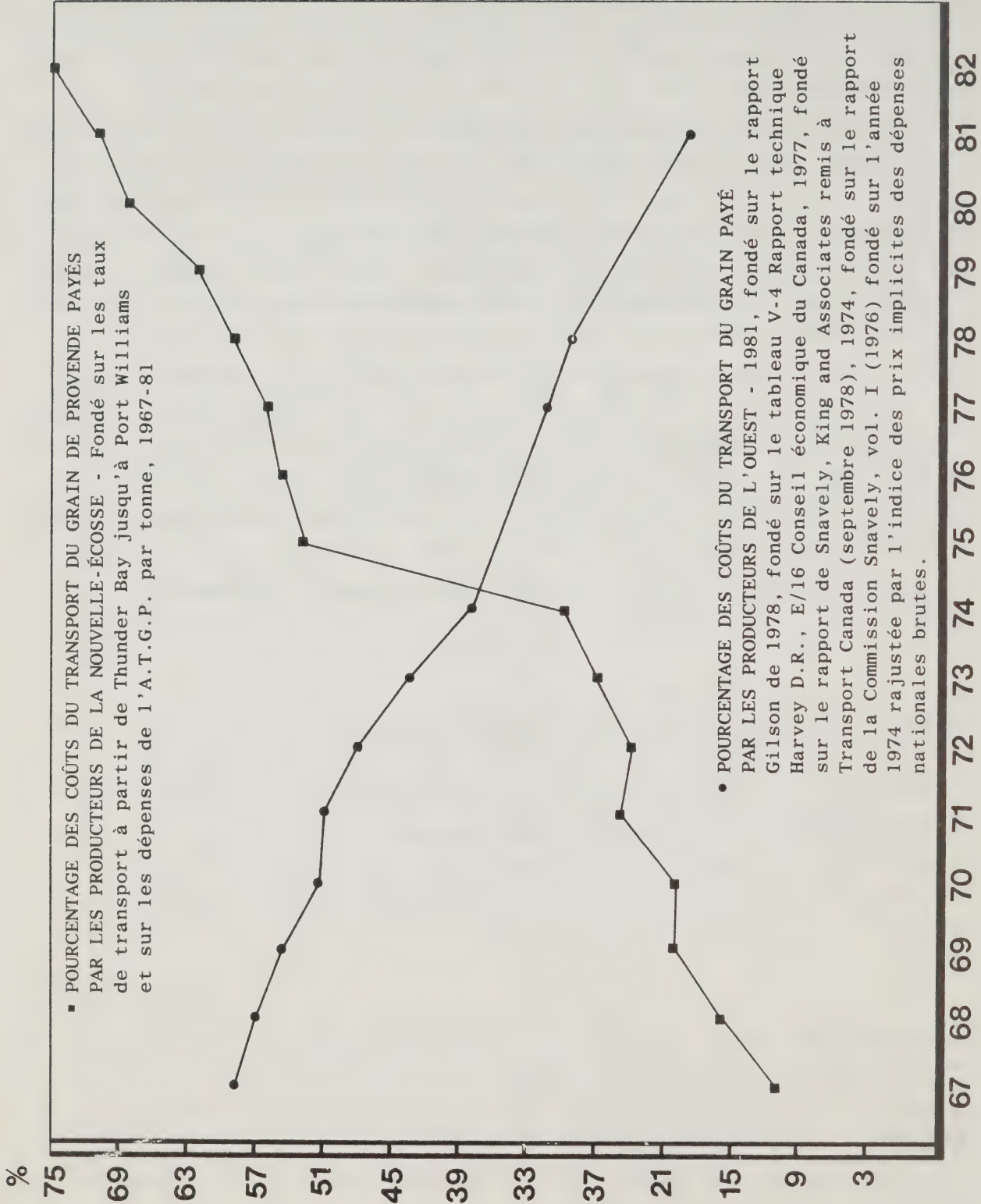
- 30) Les restrictions imposées par le Canada sur l'importation de la farine de colza du Brésil n'a fait que de nuire aux provinces Maritimes. Même si le tarif sur le maïs étranger est assez bas en l'absence de changements à la politique à ce sujet, le paiement de ce tarif par les acheteurs des Maritimes dans des circonstances inhabituelles et peu fréquentes (qui pourraient se produire de temps en temps si la CCB élimine sa politique d'établissement de prix concurrentiels pour le maïs) serait injuste, étant donné les problèmes que susciteraient ces achats en fonction des politiques nationales.
- 31) La production du grain des Maritimes est petite par rapport à celle des Prairies et les conditions ainsi que les problèmes sont différents relativement à la nouvelle technologie. Pour cette raison nous avons éprouvé de grandes difficultés à obtenir les permis pour les diverses variétés de grains et de fongicides appropriés à notre milieu. Nous ne voulons pas oublier les préoccupations de l'Ouest et du pays. Mais il est difficile de manifester cette retenue quand l'absence de politique nous a placés dans une situation aussi dangereuse. Nous voudrions obtenir accès immédiat aux progrès de la technologie agricole qui existent dans le monde et que nous pouvons adapter à nos besoins.

---

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec:

- M. Hank De Boer, président, Comité du grain de provende du Maritime  
Farmers' Council (902-584-7170)  
M. David Robinson, économiste, (902-424-8948)





LE CONSEIL DES AGRICULTEURS DES MARITIMES  
Maritime Farmers Council

MAINTIEN ET EXPANSION DE L'INDUSTRIE AGRICOLE DANS LES MARITIMES

Il y a aujourd'hui suffisamment de terres agricoles non exploitées et accessibles dans les provinces maritimes pour au moins doubler la production de bétail et de volailles dans la région. Ce résultat pourrait être atteint d'ici l'an 2000, comme l'indique le Programme agro-alimentaire du gouvernement fédéral. Cependant, il faudra pour ce faire adopter des mesures spéciales destinées à arrêter la détérioration actuelle de la compétitivité fragile de l'industrie de l'élevage des Maritimes, compenser tous les désavantages susceptibles de résulter de la résolution du problème du tarif du Nid-de-Corbeau, et fournir à la région les stimulants économiques nécessaires pour lui assurer un taux de croissance élevé au cours des deux prochaines décennies.

Selon le Conseil des agriculteurs des Maritimes, voici les mesures qui s'imposent pour garantir la préservation et l'expansion de l'industrie de l'élevage dans cette région.

1. Rétablissement et indexation des crédits offerts par le Programme d'aide au transport des grains de provende, à un niveau équivalent au pourcentage de 1973 (50 %) des coûts de transport des grains de provende des Prairies, à partir de Thunder Bay, et du maïs de l'Ontario destiné au bétail. Ces crédits seraient distribués aux producteurs de bétail et de volaille des Maritimes, à titre de paiement direct neutre, par l'Office des provendes du Canada et par les agences provinciales de commercialisation. La répartition entre chaque producteur serait fondée sur le grand nombre d'unités de production, en tenant compte des besoins en grains de chaque type de production. Les producteurs des trois provinces recevraient les mêmes subventions de base, ajustées en fonction des variations intra-régionales des coûts de transport, pour assurer la péréquation des coûts des grains de provende dans toute la région.

2. Création d'un Fonds de développement agricole, spécial et annuel, pour chacune des trois provinces, de façon à contribuer au financement de projets profitant directement aux producteurs agricoles, suite à des négociations entre les organisations de producteurs et le gouvernement fédéral, en consultation avec les ministères provinciaux de l'Agriculture.

3. Maintien d'une structure de taux de fret pour l'Atlantique et l'Est permettant de garantir l'utilisation des élevateurs céréaliers de Halifax et de Saint-Jean.

4. Octroi de toute l'aide requise pour assurer l'implantation dans les provinces atlantiques d'une industrie de transformation de la viande suffisamment développée pour transformer toute notre production régionale.



APPENDICE «TRPT-136»

# **LA PROVENDE EST LE PLUS GROS ACHAT DE L'AGRICULTURE DES MARITIMES**

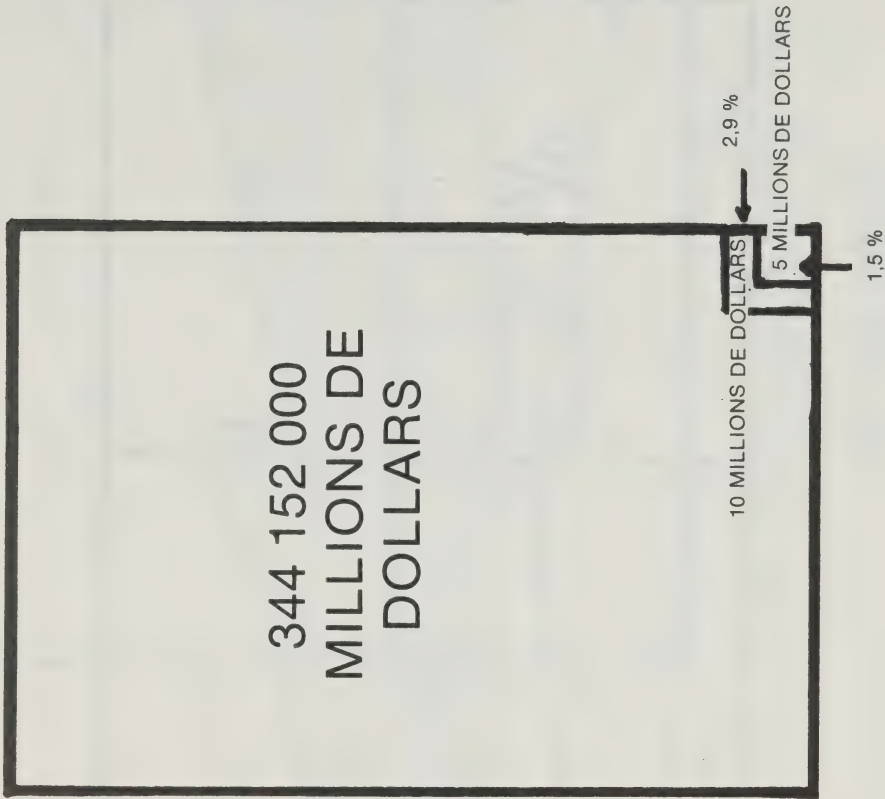
- 1. RÉCOLTES DES  
GRAINS DE PROVENDE**
- 2. SUCCÉDANÉS DU  
GRAIN**
- 3. TECHNOLOGIE DE  
L'ALIMENTATION**



- LA PROMESSE**
- RELATIONS HISTORIQUES**
- RAJUSTEMENT PLANIFIÉ**
- COÛT-BÉNÉFICE**
- EFFETS FAVORABLES SUR LE PUBLIC DES QUESTIONS FINANCIÈRES**

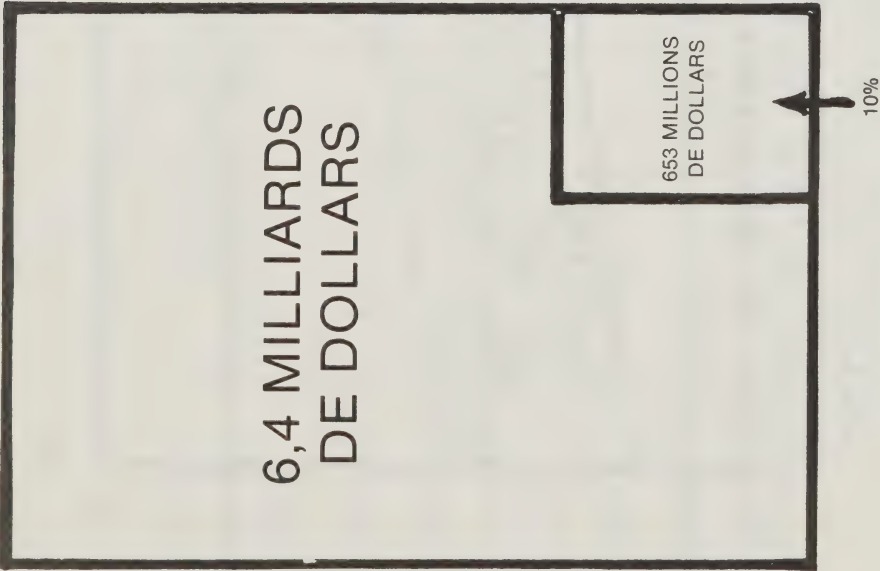
AGRICULTURE  
DES MARITIMES

(ÉLEVAGE)

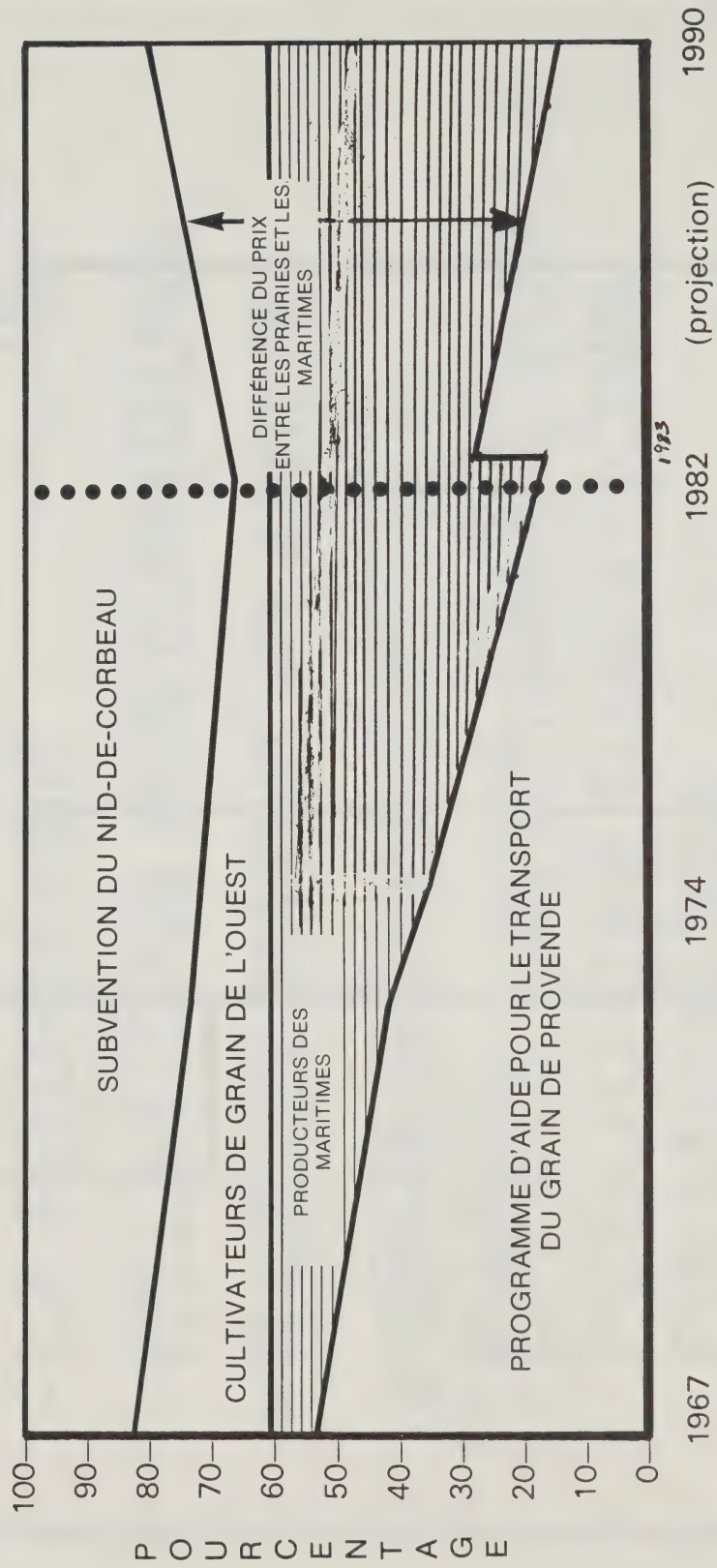


AGRICULTURE  
DES PRAIRIES

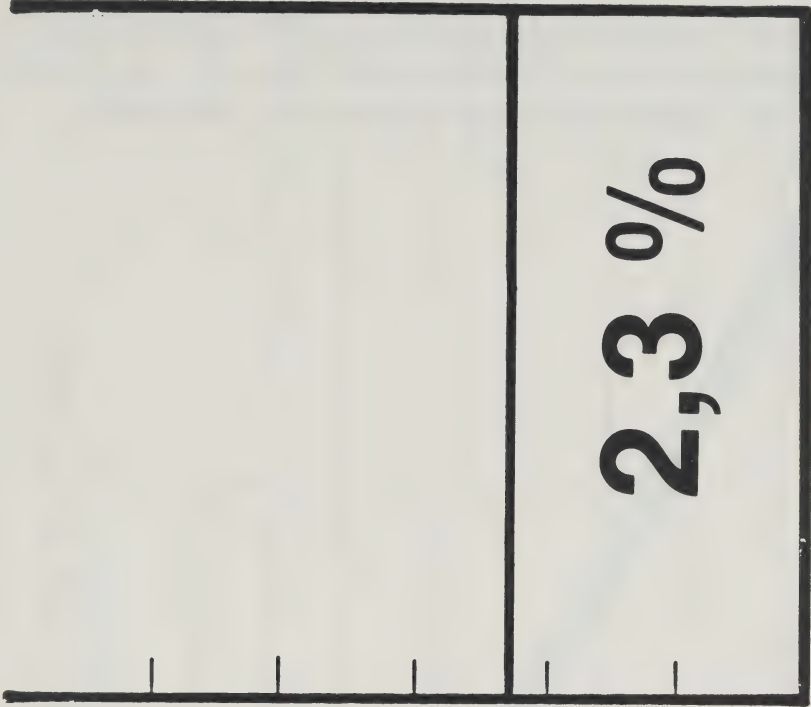
(RÉCOLTE COMMERCIALE)





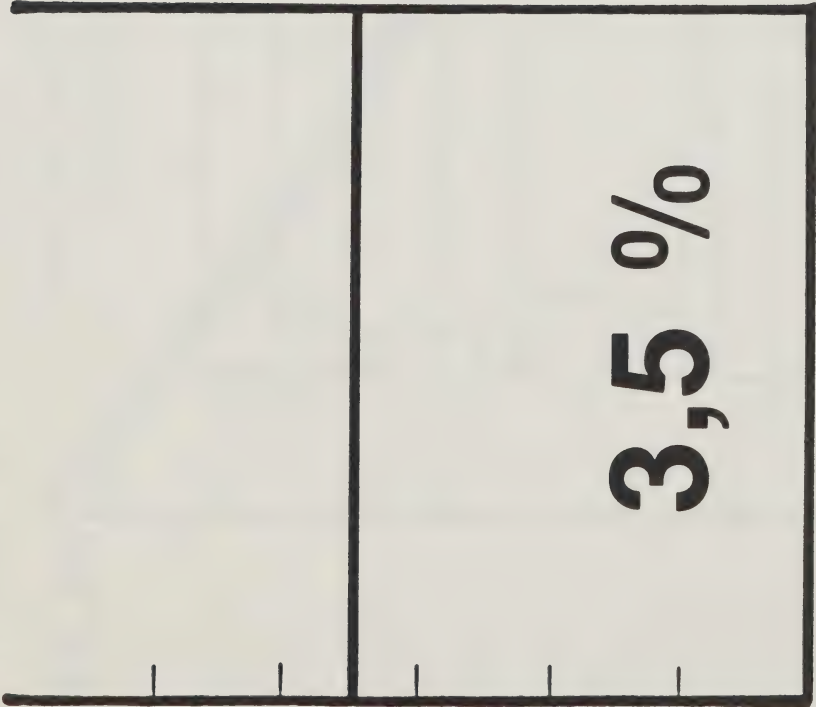


AGRICULTURE DES  
PRAIRIES



VENTES DE RÉCOLTE  
COMMERCIALE  
149 150 000 \$

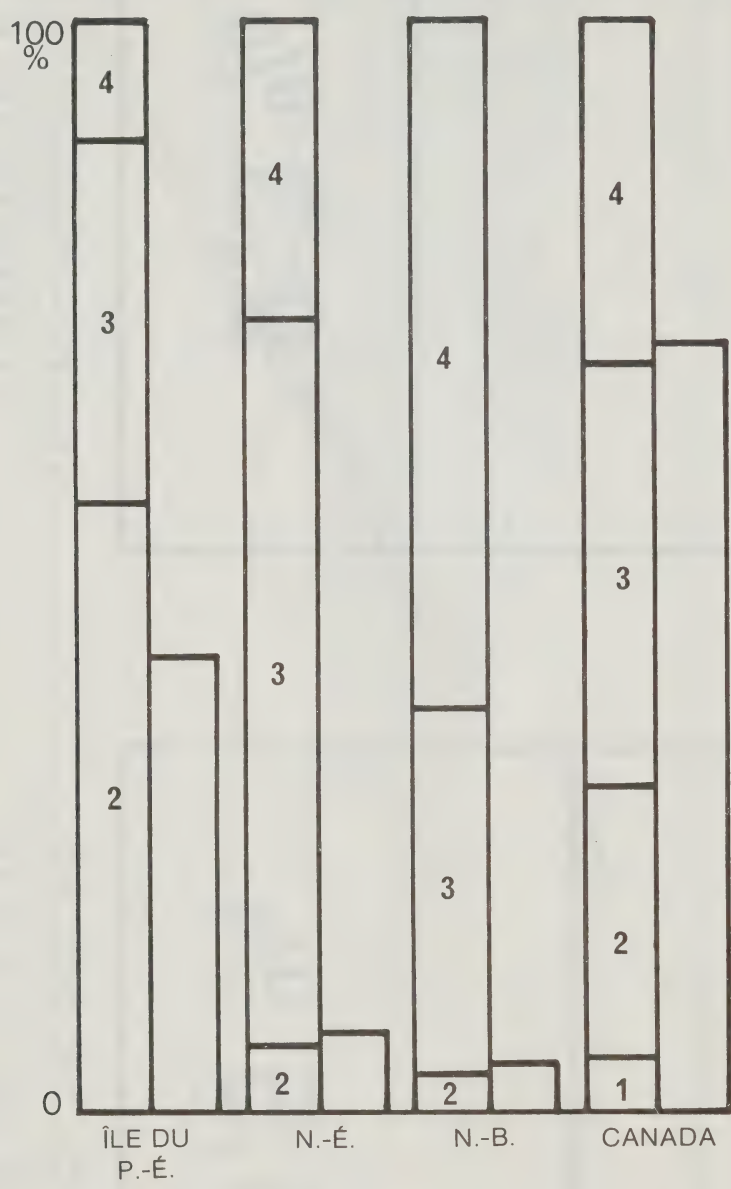
AGRICULTURE DES  
MARITIMES

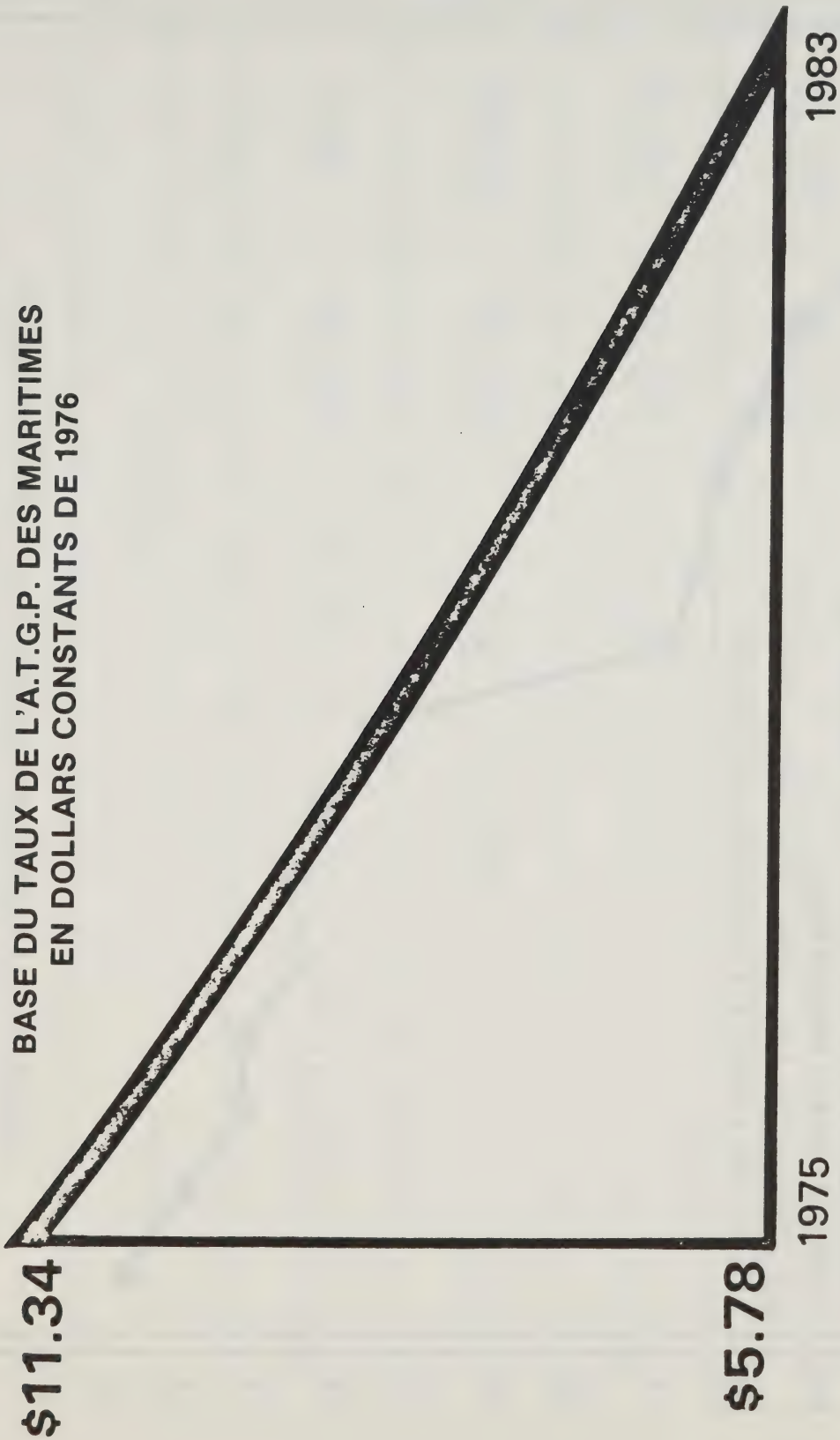


VENTES DE BÉTAIL,  
DE VOLAILLE ET DE  
PRODUITS DE LA  
FERME  
12 250 000 \$

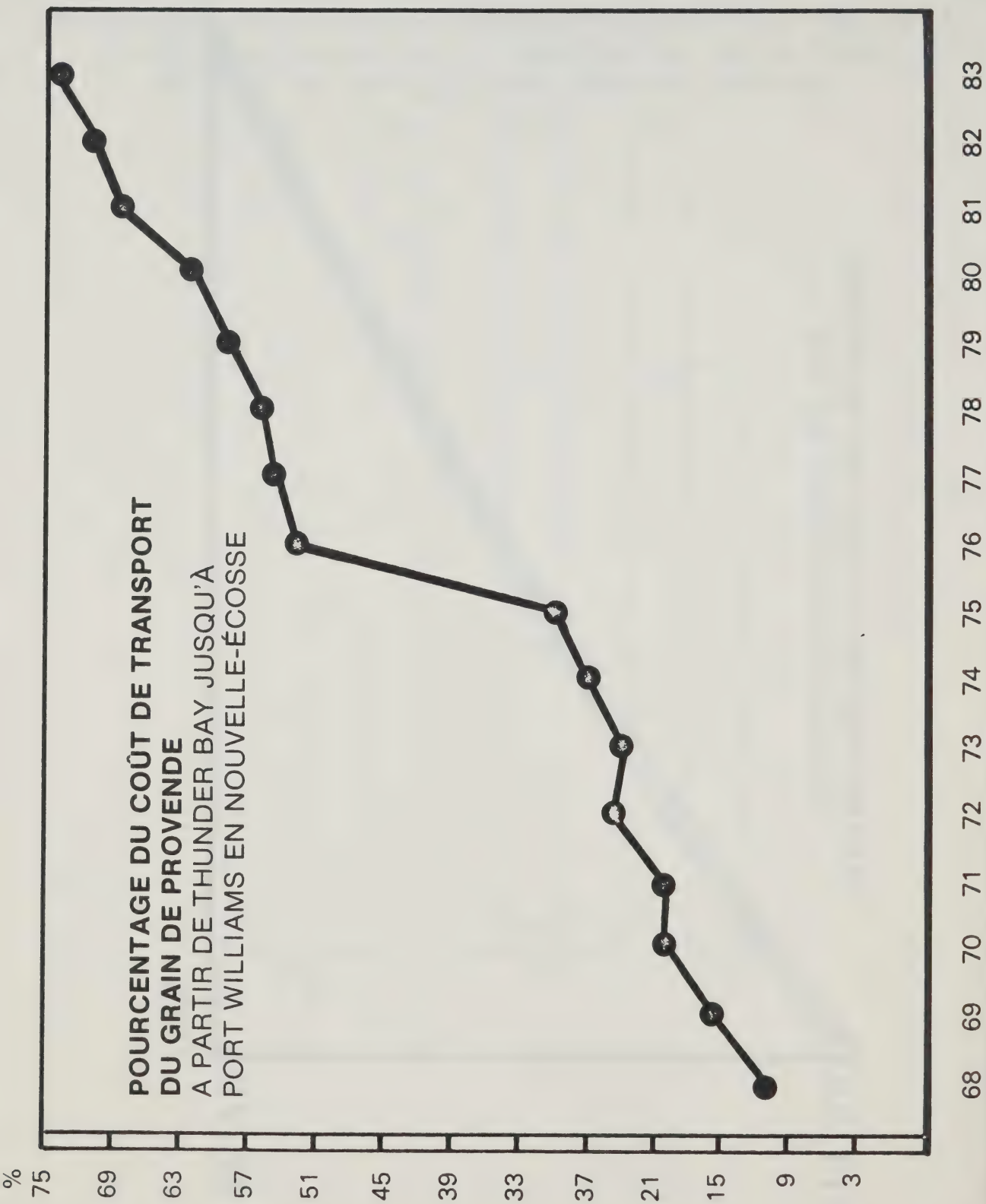


**PROPORTION DE LA TERRE ARABLE DE LA PROVINCE SELON LA CLASSIFICATION DU SOL ET PROPORTION DE LA TERRE UTILISÉE EN AGRICULTURE (ESPACES OMBRÉS)**









**POURCENTAGE DE LA TERRE ARABLE APPROPRIÉE  
POUR DIVERSES CÉRÉALES DU CANADA**

RÉGION	CÉRÉALE			
	BLÉ	ORGE	AVOINE	COLZA
PROVINCES MARITIMES	13%	10%	10%	8%
ONTARIO	28%	22%	27%	24%
QUÉBEC	11%	7%	10%	10%
PROVINCES DES PRAIRIES	48%	61%	53%	57%

SOURCE: NOWLAND DUMANSKI ET STEWART























HOUSE OF COMMONS

Issue No. 120

Tuesday, August 23, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 120

Le mardi 23 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

---

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

---

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,  
shipping and handling of western grain and to amend  
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et  
modifiant certaines lois en conséquence

---

APPEARING:

The Honourable Lloyd Axworthy,  
Minister of Transport

COMPARAÎT:

L'honorable Lloyd Axworthy,  
Ministre des Transports

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

First Session of the

Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la

trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Maurice A. Dionne

*Vice-Chairman:* Robert Bockstael

### MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin  
Jean-Guy Dubois  
Jesse Flis  
Charles Mayer  
Don Mazankowski  
Bill McKnight  
Marcel Ostiguy  
John Reid—(10)

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Maurice A. Dionne

*Vice-président:* Robert Bockstael

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Eva Côté  
Rolland Dion  
Gaston Gourde  
Bert Hargrave  
Stan Hovdebo  
Jack Masters  
Jack Murta  
Doug Neil  
Alain Tardif  
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Tuesday, August 23, 1983:

Bill McKnight replaced Jack Murta

Jack Murta replaced Bill McKnight

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le mardi 23 août 1983:

Bill McKnight remplace Jack Murta

Jack Murta remplace Bill McKnight

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, AUGUST 23, 1983  
(178)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:36 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Murta and Neil.

*Other Members present:* Messrs. Malone and Thacker.

*Appearing:* The Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witness: From the Ministry of State for Economic Development:* Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The Minister made a statement and, with the witness, answered questions.

At 11:00 a.m., the sitting was suspended.

At 11:06 a.m., the sitting resumed.

Questioning was resumed;

At 12:36 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2:00 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING  
(179)

The Standing Committee on Transport met at 2:09 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Murta and Neil.

*Other Member present:* Mr. Malone.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From Travacon Research Limited, Renton, Washington, U.S.A.:* Mr. John Edsforth, President. *From the Saskatchewan Wheat Pool:* Mr. Jim Wright, Secretary. *From*

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 AOÛT 1983  
(178)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h36 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* M<sup>me</sup> Côté, MM. Hargrave, Murta et Neil.

*Autres députés présents:* MM. Malone et Thacker.

*Comparaît:* L'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des Transports et M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoin: Du Département d'État au développement économique et régional:* M. Arthur Kroeger, secrétaire.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Le ministre fait une déclaration puis, avec le témoin, répond aux questions.

A 11h00, le Comité suspend ses travaux.

A 11h06, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit;

A 12h36, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI  
(179)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 14h09 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* M<sup>me</sup> Côté, MM. Hargrave, Murta et Neil.

*Autre député présent:* M. Malone.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat-conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: De la «Travacon Research Limited», Renton, Washington (États-Unis):* M. John Edsforth, président. *Du «Saskatchewan Wheat Pool»:* M. Jim Wright, secrétaire. *Du*



*the Manitoba Pool Elevators*: Mr. Greg Arason, Corporate Secretary. *From the Alberta Wheat Pool*: Mr. Ken Cooksley, Transportation Administrative Officer.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Edsforth made a statement and, with the witnesses, answered questions.

The witnesses retired.

It was agreed,—That the following be printed as appendices to this day's Minutes of Proceedings and Evidence:

1. Submission of Alberta Wheat Pool, Manitoba Pool Elevators, and Saskatchewan Wheat Pool to the Western Grain Transportation Task Force. (*See Appendix "TRPT-137"*)
2. Equitable Allocation of Compensatory Grain Compensation between CN Rail and CP Rail prepared for Grain Transportation Directorate, Transport Canada, By Snively, King and Associates, Inc. (*See Appendix "TRPT-138"*)

On motion of Mr. Mazankowski, seconded by Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*), it was agreed,—That the hospitality expenses incurred by the Chairman while considering Bill C-155 be covered by the Contingency Fund taken by the Clerk of the Committee.

On motion of Mr. Bockstael, it was agreed,—That reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. Carl Snively, President of Snively, King & Associates, Washington, D.C., U.S.A., who appeared before the Standing Committee on Transport on Thursday, August 18, 1983 with respect to Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. John Edsforth of Travacon Research Limited, Renton, Washington, U.S.A., who appeared before the Standing Committee on Transport on Tuesday, August 23, 1983 with respect to Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Chairman presented the EIGHTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure, which is as follows:

Your Sub-committee met Thursday, August 18, 1983 to plan its future business with respect to Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, and has agreed to make the following recommendations:

That the Committee adopt the following schedule of meetings:

*«Manitoba Pool Elevators»*: M. Greg Arason, secrétaire de la société. *De l'«Alberta Wheat Pool»*: M. Ken Cooksley, agent administratif des transports.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Edsforth fait une déclaration puis, avec les témoins, répond aux questions.

Les témoins se retirent.

Il est convenu,—Que les documents suivants soient joints aux Procès-verbal et témoignages de ce jour:

1. Mémoire de l'«*Alberta Wheat Pool*», du «*Manitoba Pool Elevators*» et du «*Saskatchewan Wheat Pool*» adressé au groupe de travail du transport du grain de l'Ouest. (*Voir Appendice «TRPT-137»*)
2. Attribution équitable d'indemnités de compensation des grains entre le CN Rail et le CP Rail préparée par la «*Snively, King and Associates, Inc.*» à l'intention de la Direction générale du transport des grains, Transports Canada. (*Voir Appendice «TRPT-138»*)

Sur motion de M. Mazankowski, appuyé par M. Reid (*Kenora—Rainy River*), il est convenu,—Que les frais de séjour encourus par le président lors de l'étude du projet de loi C-155 soient couverts par le fonds pour dépenses imprévues confié au greffier du Comité.

Sur motion de M. Bockstael, il est convenu,—Que des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient assurés à M. Carl Snively, président de la «*Snively, King and Associates*», Washington, D.C., États-Unis, qui a comparu devant le Comité permanent des transports le jeudi 18 août 1983 lors de l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient versés à M. John Edsforth de la «*Travacon Research Limited*», Renton, Washington, États-Unis, qui a comparu devant le Comité permanent des transports le mardi 23 août 1983 lors de l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le président présente le DIX-HUITIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure:

Le Sous-comité s'est réuni le jeudi 18 août 1983 pour planifier ses travaux à venir relativement au projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, et a convenu de faire les recommandations suivantes:

Que le Comité tienne les réunions suivantes:

## TUESDAY, AUGUST 23, 1983

- 9:30 a.m. The Honourable Lloyd Axworthy,  
Minister of Transport.
- 2:00 p.m. Mr. John Edsforth,  
Travacon, Research Limited,  
Renton, Washington, U.S.A.

## WEDNESDAY, AUGUST 24, 1983

- 9:30 a.m. Mr. R.L. Banks & Associates,  
Washington, D.C. U.S.A.
- 2:00 p.m. Mr. Charles Gibbings,  
Vancouver, B.C.

CLAUSE BY CLAUSE CONSIDERATION

## THURSDAY, AUGUST 25, 1983

- 9:30 a.m.
- 2:00 p.m. CLAUSE BY CLAUSE CONSIDERATION

## TUESDAY, AUGUST 30, 1983

- 9:30 a.m.
- 2:00 p.m. CLAUSE BY CLAUSE CONSIDERATION

## WEDNESDAY, AUGUST 31, 1983

- 9:30 a.m.
- 2:00 p.m. CLAUSE BY CLAUSE CONSIDERATION

## THURSDAY, SEPTEMBER 1, 1983

- 9:30 a.m.
- 2:00 p.m. CLAUSE BY CLAUSE CONSIDERATION

## WEDNESDAY, SEPTEMBER 7, 1983

- 9:30 a.m.
- 2:00 p.m. CLAUSE BY CLAUSE CONSIDERATION

## THURSDAY, SEPTEMBER 8, 1983

- 9:30 a.m.
- 2:00 p.m. CLAUSE BY CLAUSE CONSIDERATION

Mr. Mazankowski moved,—That the EIGHTEENTH REPORT of the Sub-committee on Agenda and Procedure be concurred in.

On motion of Mr. Bockstael, it was agreed,—That the Sub-committee Report be amended by deleting the Schedule for Wednesday, August 24, 1983 at 2:00, since Mr. Charles Gibbings of Vancouver, B.C. was unable to appear, and substituting the following therefor:

Wednesday, August 24, 1983 at 2:00 p.m. Clause by Clause consideration of Bill C-155.

## LE MARDI 23 AOÛT 1983

- 9h30 L'honorable Lloyd Axworthy,  
ministre des Transports.
- 14h00 M. John Edsforth,  
«*Travacon Research Limited*»,  
Renton (Washington), États-Unis.

## LE MERCREDI 24 AOÛT 1983

- 9h30 M. R.L. Banks et Associés,  
Washington (D.C.), États-Unis.
- 14h00 M. Charles Gibbings,  
Vancouver (Colombie-Britannique)

ÉTUDE ARTICLE PAR ARTICLE

## LE JEUDI 25 AOÛT 1983

- 9h30
- 14h00 ÉTUDE ARTICLE PAR ARTICLE

## LE MARDI 30 AOÛT 1983

- 9h30
- 14h00 ÉTUDE ARTICLE PAR ARTICLE

## LE MERCREDI 31 AOÛT 1983

- 9h30
- 14h00 ÉTUDE ARTICLE PAR ARTICLE

LE JEUDI 1<sup>er</sup> SEPTEMBRE 1983

- 9h30
- 14h00 ÉTUDE ARTICLE PAR ARTICLE

## LE MERCREDI 7 SEPTEMBRE 1983

- 9h30
- 14h00 ÉTUDE ARTICLE PAR ARTICLE

## LE JEUDI 8 SEPTEMBRE 1983

- 9h30
- 14h00 ÉTUDE ARTICLE PAR ARTICLE

M. Mazankowski propose,—Que le DIX-HUITIÈME RAPPORT du Sous-comité du programme et de la procédure soit adopté.

Sur motion de M. Bockstael, il est convenu,—Que le Rapport du Sous-comité soit modifié pour supprimer la séance du mercredi 24 août 1983, à 14 heures, étant donné que M. Charles Gibbings de Vancouver, C.-B., ne peut comparaître, et la remplacer par ce qui suit:

Le mercredi 24 août 1983, à 14 heures Etude article par article du projet de loi C-155.



Mr. Benjamin moved,—That the Sub-committee Report be amended by adding that Clause by Clause consideration be interrupted next week in order to hear Mr. Charles Gibbings of Vancouver, B.C.

After debate thereon, the question being put on the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

And the question being put on the main motion, as amended, it was agreed to.

At 5:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Wednesday, August 24, 1983.

M. Benjamin propose,—Que le Rapport du Sous-comité soit modifié en ajoutant que l'étude article par article soit interrompue la semaine prochaine afin d'entendre M. Charles Gibbings de Vancouver, C.-B.

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté lors d'un vote à mains levées par 5 voix contre 4.

La motion principale modifiée, mise aux voix, est adoptée.

A 17h10, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 24 août 1983, à 9h30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

*(Recorded by Electronic Apparatus)**[Texte]*

Tuesday, August 23, 1983

• 0937

**The Chairman:** Order, please.

We shall resume consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 2.

I have a subcommittee report to present, which I think I shall do this afternoon if the committee concurs. Is that agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.**The Chairman:** Thank you.

It is my pleasure this morning to welcome the Honourable Lloyd Axworthy, Minister of Transport, to the committee.

Since it is your first appearance before the best committee of the House, Mr. Minister, I want to welcome you most cordially. I know you have taken on a very difficult task, and the committee is looking forward to your testimony here this morning and on subsequent days. I think I can assure you of the general co-operation of the committee in undertaking the tasks you have before you, and I think you will find the committee can be very helpful to the minister from time to time. I hope you will find that anyway.

With that, I would ask you, sir, if you have an opening statement to make, and if you have, to please proceed to make it.

I might say that the minister has some officials with him. For the record, perhaps, Mr. Minister, you could introduce those officials before you start.

**Hon. Lloyd Axworthy (Minister of Transport):** Mr. Chairman, thank you for the welcome to this, as you say, distinguished and esteemed committee. I am glad to hear that it is of such high quality and of such a co-operative, helpful nature. Considering the issue at hand, that kind of committee will be most helpful to me, and I would want to say I will be reciprocating in kind their gestures of goodwill, conciliation and partnership in coming to grips with this issue.

As you indicated, Mr. Chairman, we have officials here to provide whatever assistance they can to the committee. I think you know most of them. Denis Lefebvre is legal adviser. John Heads is from the CTC. Nick Mulder is from the Department of Transport. H. Migie is from the Department of Agriculture. And, of course, we would like to welcome Mr. Kroeger back, who is now the new Secretary to the Department of Economic Development but will continue to act as a chief adviser to the government on the matter of Crow rate reform.

## TÉMOIGNAGES

*(Enregistrement électronique)**[Traduction]*

Le mardi 23 août 1983

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous allons poursuivre l'étude du projet de loi C-155 qui vise à faciliter le transport, l'expédition et la manutention des grains dans l'ouest et à modifier certaines Lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 2.

J'ai un rapport de sous-comité à présenter, mais je crois que je le ferai cet après-midi si le comité est d'accord. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.**Le président:** Merci.

J'ai le plaisir ce matin de souhaiter la bienvenue à l'honorable Lloyd Axworthy, ministre des Transports.

Étant donné que c'est la première fois que vous vous présentez devant le meilleur comité de la chambre, monsieur le ministre, j'aimerais vous souhaiter une cordiale bienvenue. Je sais que vous avez accepté une lourde responsabilité et le comité est anxieux d'entendre votre témoignage ce matin et au cours des jours qui suivront. Je peux d'ores et déjà vous assurer de la collaboration générale du comité pour vous aider dans votre tâche. Je crois que vous constaterez que le comité peut parfois être très utile au ministre. J'espère que vous serez d'accord.

J'aimerais maintenant vous demander, monsieur, si vous avez une déclaration préliminaire à faire et, si tel est le cas, de procéder dans ce sens.

J'aimerais ajouter que certains hauts fonctionnaires accompagnent le ministre. Pour les besoins du compte-rendu, monsieur le ministre, vous pourriez peut-être les présenter aux membres du comité avant de commencer.

**L'honorable Lloyd Axworthy (ministre des Transports):** Monsieur le président, je vous remercie de m'avoir présenté aux membres distingués du présent comité. Je suis heureux de voir qu'il s'agit là d'un comité si compétent et si coopératif. Compte tenu de l'importance de la question, ce genre de comité me sera des plus utiles et j'aimerais ajouter que j'entends agir avec la même bonne foi, conciliation et participation lors des débats sur cette question.

Comme vous l'avez mentionné, monsieur le président, certains hauts fonctionnaires m'accompagnent pour apporter toute l'aide dont le comité pourrait avoir besoin. Je crois que vous connaissez la plupart d'entre eux. Denis Lefebvre est conseiller juridique. John Heads vient du CTC. Nick Mulder vient du ministère des Transports. M. H. Migie vient du ministère de l'Agriculture. Eh, bien sûr, nous sommes heureux que M. Kroeger soit de nouveau parmi nous. Même s'il est désormais le nouveau secrétaire du ministère du Développement économique, il continuera d'agir comme conseiller principal sur la question de la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau auprès du gouvernement.



[Text]

• 0940

So I have with me an accomplished group of public servants and there is no question, Mr. Chairman, will probably need them as the morning proceeds.

Let me just say, if I can, that I appreciate the opportunity to appear before the committee this morning. I recognize how busy you are and how many other briefs you still have to hear. I know how anxious everyone is to get into the clause-by-clause considerations, but I welcome the chance to at least introduce myself and to once again affirm the strong commitment on behalf of the government to the purpose and goals of this bill and to promise members of the committee, and through them to promise Parliament, the very deep interest that I will pursue, as did my predecessor, in putting together a legislative package that will meet the very serious needs of transportation reform in western Canada.

I come to these discussions, Mr. Chairman, as a newcomer to this position. I would want to say that I am not entirely a novice to the issues that are under debate or discussion. I think anyone who has grown up in Winnipeg, which is a city that is based upon grain and railroads, is not totally unaware of the importance of these issues. Particularly someone who grew up about 500 yards away from the CPR main line tracks has to, perhaps by osmosis, if nothing else, pick up the flavour and context of how important this is and how historically the whole question of freight rates has been at the centre of our concern in the issue of regional development and the whole opportunity for this country to use its transportation system as a major economic thrust and force.

I would also want to point out, Mr. Chairman, that while I come from an urban riding I do have at least one United Grain Growers terminal located therein and, at last count, two farms, although one of them is quickly being bought up for subdivision development, so we may reduce that.

In any event, I recognize how hard this committee has worked during the summer and how very much it has earned the reputation that you have just applied to it as being the best committee because you have undertaken a task that has been extremely helpful, I think, in terms of covering the broad area of representation across Canada, listening to a wide variety of submissions, maintaining throughout that a reasonable spirit of co-operation between the committee and establishing, I believe, a sense of credibility to the process that has been undertaken.

I hardly need to mention the importance that the government attaches to this bill. Reform of the Crow rate and the expansion of the railway system is very much at the base of the economic development that we are all anxious to pursue that promises increased rail capacity, the expansion of western agriculture, enhancement of Canada's reputation as a reliable exporter and countless other economic and industrial benefits.

[Translation]

J'ai donc avec moi un groupe de fonctionnaires très qualifiés et, monsieur le président, nous aurons certainement besoin de leurs services au cours de la matinée.

J'aimerais simplement ajouter que je suis très heureux de l'opportunité qui m'est faite de paraître devant ce Comité, ce matin. Je sais que vous êtes très occupé et que vous avez de nombreux autres témoins à entendre. Je sais jusqu'à quel point tout le monde est anxieux d'étudier la question article par article, mais je profite de l'occasion pour me présenter et, une fois de plus, confirmer l'engagement ferme du gouvernement relatif aux buts et aux objectifs du projet de loi et pour promettre aux membres de ce Comité, et par ricochet, au Parlement, que je vais poursuivre avec le plus grand intérêt, à l'instar de mon prédécesseur, à constituer un ensemble de lois et de règlements qui répondront aux besoins pressants de réforme en matière de transport dans l'Ouest du Canada.

J'aborde ces discussions, monsieur le président, en tant que nouveau venu à ce poste. J'aimerais ajouter que ces questions ne me sont toutefois pas entièrement inconnues. Je crois que quiconque a grandi à Winnipeg, laquelle est une ville basée sur le grain et le transport ferroviaire, n'est pas complètement ignorant de l'importance de ces questions. D'autant plus que j'ai grandi à environ 1,500 pieds des voies principales du CP et j'ai, peut-être par osmose, compris l'essence et le contexte de l'importance de cette question et la façon dont, historiquement, toute cette question des tarifs de marchandises a été le centre de nos préoccupations dans la question du développement régional et toute l'opportunité pour ce pays d'utiliser son système de transport comme un moyen et une force économiques essentiels.

J'aimerais également ajouter, monsieur le président, que, même si je viens d'une circonscription urbaine, j'ai au moins un terminal du *United Grain Growers* et, selon les dernières informations, deux fermes, même si l'une d'entre elles est actuellement vendue pour le développement par subdivision, nous pouvons réduire ce nombre.

De toute manière, je sais que le Comité a travaillé très fort au cours de l'été et dans quelle mesure il a acquis la juste réputation que vous lui avez faite parce que vous avez entrepris une tâche qui a été extrêmement utile, je crois, soit celle de couvrir la vaste gamme de représentation à travers le Canada, entendre une grande variété de propositions, maintenir pendant tout ce temps un esprit de collaboration raisonnable entre les membres du Comité et établir, je crois, un sens de crédibilité pour le processus qui a été amorcé.

Je crois qu'il n'est pas nécessaire de mentionner l'importance que le gouvernement attache à ce projet de loi. La réforme du tarif du Nid-de-Corbeau et l'expansion du système ferroviaire constituent la base même du développement économique que nous voulons tous réaliser grâce à une capacité ferroviaire accrue, l'expansion de l'agriculture dans l'Ouest et l'amélioration de la réputation du Canada en tant qu'exportateur fiable et de nombreux autres avantages économiques et industriels.

## [Texte]

The bill before you, as we know, is a culmination of over three years of intensive work. I can go back to my own involvement with it as Chairman of the Western Affairs Committee, which began this three years ago when we were asked to make recommendations to the government on what would be the primary goals of development for western Canada in terms of applying the moneys that were realized in the Western Development Fund. Obviously, the first and most important consideration was reform and expansion of the railway capacity, and out of that we were then able to begin developing more specific plans for the development of a change in the present rate structure and in the statutory protection for farmers.

We were also very cognizant of the very strong representations that we had received from two broadly based western agricultural groups, the Western Agricultural Conference and the Prairie Farm Commodity Coalition, which had called upon us in repeated fashion to take action on the Crow because they recognized two fundamental requirements that the railways faced.

• 0945

One of them is an imminent capacity shortage, and if funds are not available to the railways to invest in that capacity, the problem will become even more severe in the future. There was also recognition that most western farmers were prepared to pay more towards the true cost of transportation in return for better rail services and a guarantee of continued protection under that bill.

I believe the important thing about the process, as I have watched it and observed it and been involved in it, at least in a tangential way, is that it is very much an initiative that has come from western Canadians, and that westerners have been very intimately involved in the development of this legislation. My predecessor, Mr. Pepin, travelled extensively in the west, consulting with all those who were interested in a better transportation system, and was able to secure a sense of willingness that reform was under way.

A very prominent western agricultural columnist, Dr. Clay Gilson, from my own province, led an intensive series of consultations, which you all know about, and produced his well known report that acts as the base of our deliberations.

The work of the Western Affairs Committee of Cabinet was the forum in which our own government dealt very actively with this bill during the periods of its preparation and transition, and also had meetings in western Canada with a large number of groups, again to receive from them their points of view.

Finally, the committee has spent a good deal of its time in western Canada, which I am very pleased to see, hearing from those who will be directly affected by the legislation.

## [Traduction]

Le projet de loi que vous avez devant vous, comme nous le savons tous, est le résultat de plus de trois ans de travaux intensifs. Si je me réfère à ma propre participation à cette question en tant que président du comité des affaires de l'Ouest, lequel a été formé il y a trois ans, lorsqu'on nous a demandé de faire des recommandations au gouvernement sur ce que pourraient être les principaux objectifs de développement pour l'Ouest du Canada en termes de gestion de fonds de développement de l'Ouest. Il va sans dire que la première et plus importante considération était la réforme et l'expansion de la capacité ferroviaire et, suite à cela, nous avons pu commencer l'élaboration de plans plus précis pour le développement d'une évolution de la structure actuelle du tarif et pour la protection réglementaire des agriculteurs.

Nous étions également tout à fait au courant des très fortes représentations que nous avons reçues des deux importants groupes d'agriculteurs de l'Ouest, soit le *Western Agricultural Conference* et la *Prairie Farm Commodity Coalition* qui nous avaient demandé à plusieurs reprises de faire quelque chose à propos du tarif du Nid-de-Corbeau parce qu'ils avaient cerné deux besoins fondamentaux auxquels les chemins de fer faisaient face.

L'un de ces problèmes est l'insuffisance imminente de capacité et, si les compagnies ferroviaires n'ont pas les fonds nécessaires pour améliorer cette capacité, le problème continuera de s'aggraver dans l'avenir. Il y avait également la reconnaissance que la plupart des fermiers de l'Ouest étaient prêts à payer plus dans le sens du coût réel de transport en retour d'un meilleur service ferroviaire et une garantie de protection continue dans le cadre de ce projet de loi.

Je crois que la chose importante concernant le processus, comme je l'ai constaté, observé et y ai été impliqué, au moins d'une façon superficielle, est qu'il s'agit ici surtout d'une initiative de la part des Canadiens de l'Ouest et que ces gens ont travaillé très étroitement à l'élaboration de cette loi. Mon prédécesseur M. Pépin, a beaucoup voyagé dans l'Ouest et consulté tous ceux qui étaient intéressés par un meilleur système de transport et qui étaient capables de comprendre que la réforme était en cours.

Un éditorialiste éminent de l'Ouest sur les questions agricoles, le docteur Clay Gilson, qui vient de ma province, a entrepris, comme nous le savons tous, une série intensive de consultations et rédigé un rapport bien connu qui sert de base à nos délibérations.

Les travaux du comité du Cabinet sur les affaires de l'Ouest a été la tribune par laquelle notre propre gouvernement a travaillé très activement à ce projet de loi pendant les périodes de sa préparation et de sa transition. Nous avons également tenu des réunions dans l'ouest du Canada avec un nombre important de groupes de façon, une fois de plus, à écouter leur point de vue.

Enfin, le comité a passé beaucoup de temps dans l'ouest du Canada, ce dont je suis très heureux, pour entendre ceux qui seront directement touchés par cette loi.



[Text]

Although I would describe this bill as very much a western issue, it obviously has implications for the entire country. It means new jobs in every part of Canada, new trade opportunities, and an expanded base of economic growth; and it offers hope for Canadians, whether it is the livestock producer in Manitoba, the coal miner in British Columbia, or the rail worker in Quebec, for an improvement in their opportunities.

This bill is obviously of central importance to the agricultural community, and much of the debate has centred on the impact and results and consequences it will have for that very important part of our economy. I think what we see in particular is the opportunity to broaden the agricultural base, to permit grain to get to port with a high degree of confidence, to encourage economies of scale, and to provide protection against inflation.

But this bill cannot be described simply as an initiative for farmers. It proposes very massive economic benefits. We are talking about a capital investment in the infrastructure of railways of over \$16 billion; we are talking about an estimated 375,000 person-years of employment generated over the next 10 years.

Direct expenditures by the railways on goods and services will start a chain reaction of industrial production sales and employment and labour income, which will result in direct and secondary benefits of close to \$24 billion. We have also established a special agricultural industrial fund of \$250 million, to provide incentives for the business community, the agricultural community and others, to develop new products, new plants, new factories, and new technologies. And of course, we have already begun the purchase of the 3,800 hopper cars that were promised.

In other words, Mr. Chairman, this bill has incredible significance in the spurring on and the stimulation of economic recovery and economic development in Canada. And for the number of speeches, statements and concerns that have been raised in our Parliament in the past few years about the need to create work, to create growth, then this bill is very central to that thrust. And it is for that reason that I hope we will be able to find a fairly immediate conclusion to the legislation, so that we can get on with the work of implementing the proposals, implementing the structures, and therefore helping our economy to grow.

I would also just like to mention in a historical way that this particular bill, I think, fits the long tradition of major transportation enterprises being a source of unity in Canada. If you go back into history, or even to the development of the CPR, the Trans-Canada Highway, the railways and others, we have seen how transportation has provided a linkage between groups of people and between regions.

Now, none of those enterprises were born in great consensus, but the end result was to provide a unifying link. It would certainly be my ambition and hope, as the minister responsible for the implementation of this bill, that once we pass the

[Translation]

Même si je décrivais ce projet de loi comme étant une question qui touche essentiellement l'Ouest canadien, il a manifestement de nombreuses implications pour l'ensemble du pays. Cela veut dire de nouveaux emplois dans l'ensemble du Canada, de nouvelles possibilités de commerce et une base élargie de croissance économique; le projet de loi est également une espérance pour les Canadiens qu'il s'agisse des producteurs de bétail au Manitoba, des mineurs dans les mines de charbon en Colombie-Britannique ou des cheminots au Québec.

Ce projet de loi a une importance capitale pour les agriculteurs et presque tout le débat a été centré sur l'impact, les résultats et les conséquences qu'il aurait sur ce secteur très important de notre économie. Je crois que ce que nous voyons plus particulièrement est la possibilité d'élargir la base agricole, de permettre le transport des grains vers les ports avec un très haut niveau de confiance, d'encourager l'économie d'échelle et d'assurer la protection contre l'inflation.

Mais ce projet de loi ne peut pas être décrit simplement comme une initiative pour les fermiers. Il propose des avantages économiques très importants. Nous parlons d'un investissement en capital dans l'infrastructure des chemins de fer pour plus de \$16 millions; nous parlons également d'emplois prévus pour plus de 375,000 années-personnes au cours des 10 prochaines années.

Les dépenses directes par les compagnies ferroviaires sur les biens et les services déclencheront une réaction en chaîne sur la production industrielle, les ventes, les emplois et les revenus, ce qui résultera en bénéfices directs et secondaires de près de \$24 milliards. Nous avons également créé un fonds industriel agricole spécial de \$250 millions pour stimuler les affaires, le secteur agricole et autre, pour développer de nouveaux produits, de nouvelles usines et de nouvelles technologies. Et, bien sûr, nous avons déjà commencé à acheter les 3,800 wagons-trémies que nous avons promis.

En d'autres mots, monsieur le président, ce projet de loi a une importance capitale pour stimuler la reprise et le développement économique au Canada. Quant au nombre de discours, de mémoires et d'inquiétudes qui ont été soulevés au Parlement au cours des dernières années concernant la nécessité de créer des emplois et de favoriser la croissance, ce projet de loi constitue alors le point central de cette initiative. C'est pour cette raison que j'espère que nous serons capables d'en venir à une conclusion assez rapide pour cette loi de sorte que nous puissions se mettre au travail pour mettre en application les propositions, les structures et, par conséquent, aider à la croissance économique.

J'aimerais également mentionner, sur le plan historique, que ce projet de loi particulier, je crois, s'imbrique dans les entreprises traditionnelles des principaux moyens de transport comme source d'unité au Canada. Si nous revenons en arrière, ou même au développement du CP, de la Transcanadienne, des chemins de fer et autres, nous avons vu comment le transport a constitué un moyen d'unification entre les gens et les régions.

Maintenant, aucune de ces entreprises n'a vu le jour par consensus général mais le résultat final visait à assurer un moyen d'unification. J'ai certainement le désir ardent et l'espoir, en qualité de ministre chargé de l'exécution de ce

## [Texte]

legislation it will also serve to provide unifying links to all regions of Canada and provide the understanding that once again we are forging a line of communication, a connection, between the different parts of our country, that once again transportation can fill its historical role.

• 0950

It is because of these hopes that we can arrive at a fairly quick conclusion, the passage of the bill, but we must also recognize that we cannot initially satisfy all parties to the Crow debate. It has been stated many times in this committee, and we would acknowledge it, that it is not a perfect piece of legislation, it addresses only certain problems. That means that other problems remain to be focused on. This is not the end of the agenda; in many ways it is the beginning of the agenda. But it is our responsibility, as a government, to ensure that any difficulties or unresolved issues are dealt with. My priority will be not to treat this bill as a conclusive piece of business, but to make sure that there is an open door and an open hand to a continuation of the discussion and the debate of many of the unresolved issues, the unfinished business that has been presented to you as a committee.

I can assure you that, for my part, no Canadian will be a victim of the progress this bill brings, not the western grain farmer nor the livestock producer in either the east or west of Canada. The bill attempts to answer the concerns of many of the interested parties in the debate and we are trying to find the maximum amount of agreement that will allow the bill to continue and to initiate that very fundamental reform.

I suppose the question that you, as members of the committee, have had to face, and that we obviously had to face, was should the change be made or not? I believe we cannot afford to hesitate with passage of this bill. We cannot expect to have a state-of-the-art transportation system by mere wishful thinking. We have the opportunity, through this legislation, to build economic recovery and to get a good transportation system and that has to be our primary purpose.

A lot of care has gone into the preparation of the bill and, in my view, it is a reasonably good product. But that does not mean to say that it cannot be improved. I will certainly be open to the views and the recommendations and proposals of members of this committee, who have had the opportunity, over the past weeks, to hear a number of those. I will be open to the kinds of presentations, Mr. Chairman, that your committee would like to make, and will promise to work with this committee as diligently and extensively as is necessary to ensure that we arrive at the best possible solution.

The most contentious issue before us is obviously the one of method of payment. The proposition of payment to the railways seems to command the largest degree of support, both

## [Traduction]

projet de loi, qu'une fois adoptée, cette loi fournira également des moyens d'unification à toutes les régions du Canada. Elle fera comprendre qu'une fois de plus nous établissons des voies de communication, des liaisons entre les différentes parties de notre pays et qu'une fois de plus les transports peuvent jouer leur rôle historique.

C'est dans cet esprit que nous pouvons en arriver assez rapidement à la conclusion, à l'adoption du projet de loi, mais nous devons également reconnaître que nous ne pouvons au début donner satisfaction à tous ceux qui ont pris part au débat sur le tarif du Nid-de-Corbeau. Il a été indiqué de nombreuses fois au cours des séances de ce comité, et nous le savons, que cette loi n'est pas parfaite et qu'elle ne résout seulement que certains problèmes, ce qui signifie que d'autres problèmes doivent être étudiés. Ceci ne constitue pas la fin des travaux; d'une certaine façon, c'est le commencement des travaux mais, en tant que gouvernement, nous avons la responsabilité de faire en sorte que toutes les difficultés ou les questions non résolues soient élucidées. Je ne considérerai pas ce projet de loi comme une fin en soi et je m'appliquerai à laisser une porte ouverte à tous ceux qui voudront continuer à étudier et débattre les nombreuses questions qui ne sont pas résolues, les questions qui sont restées en suspens devant votre comité.

Je peux vous assurer pour ma part qu'aucun Canadien ne sera victime de l'évolution entraînée par ce projet de loi, ni le producteur de grains de l'Ouest ni l'éleveur de bétail de l'est ou de l'ouest du Canada. Ce projet de loi essaye de répondre aux préoccupations d'un grand nombre des parties intéressées au débat. Nous essayons de trouver une solution qui soit approuvée par le plus grand nombre possible des parties, qui permette de continuer à étudier ce projet de loi et de mettre en oeuvre cette réforme très importante.

Je suppose que la question à laquelle vous, les membres de ce comité, avez dû faire face et à laquelle nous devons évidemment faire face est la suivante: l'état de choses actuel doit-il être modifié ou non? Je crois que nous ne pouvons hésiter à faire adopter ce projet de loi. Nous ne pouvons espérer avoir un réseau de transport moderne en le souhaitant simplement. Nous avons l'occasion, par cette loi, d'aider à sortir de la récession et d'avoir un bon réseau de transport, ce qui est notre but principal.

De très nombreuses précautions ont été prises au cours de la préparation de ce projet de loi et, à mon avis, il est raisonnablement bon. Mais cela ne signifie pas qu'il ne peut être amélioré. J'étudierai certainement les avis, recommandations et propositions des membres de ce comité qui ont eu l'occasion, ces dernières semaines, d'entendre un certain nombre d'opinions. J'accueillerai, monsieur le président, tous les types de représentations que votre comité voudra faire et je promets de coopérer avec ce comité aussi diligemment et complètement que cela sera nécessaire pour que nous en arrivions à la meilleure solution possible.

La question la plus litigieuse devant laquelle nous nous trouvons est évidemment celle de la méthode de paiement. La proposition de verser la subvention aux chemins de fer semble



[Text]

east and west, in this country and yet it is recognized that it does have implications and repercussions for other groups, particularly those in the value-added or the livestock areas.

It is for that reason that I am prepared to consider strengthening the bill's provisions for review of the method of payment question in 1985-1986. I believe we should begin immediately to examine what other alternatives there might be and the social impacts of those alternatives, so that if a strengthened review procedure is introduced by this committee, and recommended by it, we would be in a position, by the time that review arrived, to have a full and comprehensive understanding of many of the alternatives and what their impacts may be.

It is possible that there may also be additional concerns that should be reviewed at that time. I believe we have set a pattern of listening and responding to these very honest concerns. I think again I would be in a position to work with the committee to determine how that could be placed within the statutory arrangements of this legislation.

There are, of course, many other questions that the committee, I hope, will address and on which I know you have heard very clear views. For example, there is the membership on the Senior Grain Transportation Committee: How large? What kind of representation? I think these are wishes that should be examined, and again I am certainly open to the views and propositions of members of the committee.

Equally, there are the questions of how we can ensure that the railways are encouraged to develop a more efficient and effective and productive system. Again, it is an area where I believe the kind of examination carried out by this committee can be very instructive in developing proposals and modifications.

• 0955

There is the further question about the strength or effectiveness of the performance guarantees on the railways, or the railways' being compensated: Is that enough of an incentive itself to result in the kind of performance that we would expect them to bring about?

The volume cap is another issue that I know has occupied a good deal of time of the committee. I again hope that we will be able to work together to resolve that issue. Again I am certainly willing and open to the views of this committee on that particular issue, determining whether it can be altered without affecting the total amount of money that the government has already committed through the bill.

Mr. Chairman, I guess in terms of my opening remarks to this committee I go back to the advice given to me by Mr. Pepin, that the committee does not like a long exposition, so I will conclude. I do want to indicate to the members of the committee that I believe this particular body is in a very critical role at this stage in the evolution of the bill. You have been able to listen to the views of perhaps the widest collection of organizations and individuals speaking specifically to the legislation at hand and therefore are in a position to bring the

[Translation]

être celle qui est le plus approuvée dans l'est et dans l'ouest de ce pays et cependant il est admis qu'elle a des conséquences et des répercussions pour d'autres groupes, en particulier ceux des industries complémentaires ou de l'élevage du bétail.

C'est la raison pour laquelle je suis prêt à préciser les dispositions du projet de loi qui prévoient que la question de la méthode de paiement sera révisée en 1985-1986. Je crois que nous devrions commencer immédiatement à étudier les autres solutions possibles et les impacts sociaux de ces solutions afin que nous soyons en position, au moment de la révision, si ce comité propose et recommande une procédure de révision plus stricte, de comprendre entièrement la portée des solutions et leurs impacts éventuels.

Il est possible que d'autres préoccupations devront être étudiées à cette époque. Je crois que nous avons établi une méthode qui permet d'entendre ces préoccupations très légitimes et d'y répondre. Je répète que je crois être en état de coopérer avec ce comité pour déterminer comment cette clause pourra être introduite dans cette loi.

Il existe, naturellement, de nombreuses autres questions qui, je l'espère, seront étudiées par ce comité et au sujet desquelles je sais que vous avez entendu des avis très clairs. Par exemple, la composition du Comité supérieur du transport du grain: quelle doit être son importance? De qui doit-il être composé? Je pense que ce sont des choses qu'il faut étudier et je répète que je suis prêt à entendre les avis et propositions des membres de ce comité.

Il y a également la question de savoir comment nous pouvons faire en sorte que les chemins de fer soient encouragés à construire un réseau plus efficace et plus productif. Je répète que c'est un domaine dans lequel je crois qu'une étude du type de celle qui est faite par ce Comité peut être très utile pour élaborer des propositions et des modifications.

Il y a l'autre question sur la force ou l'efficacité des garanties de performance des chemins de fer ou de la subvention à verser aux chemins de fer. Cette mesure d'encouragement est-elle suffisante pour obtenir le type de performance que nous prévoyons?

La capacité de transport est une autre question dont l'étude, je le sais, a pris beaucoup de temps à ce Comité. Je répète que j'espère que nous pourrions coopérer pour la résoudre. Encore une fois, je désire entendre les avis de ce Comité sur cette question pour déterminer si la solution peut être modifiée sans changer le montant total que le gouvernement s'est déjà engagé à fournir par ce projet de loi.

Monsieur le président, au sujet de l'exposé que je fais à ce Comité, je me réfère à l'avis qui m'a été donné par M. Pepin qui dit que le Comité n'aime pas les longs exposés; c'est pourquoi je vais conclure. Je désire dire aux membres de ce Comité que je crois qu'ils jouent un rôle très important au cours de cette étape de l'étude de ce projet de loi. Vous avez pu entendre les avis de ce qui constitue peut-être la plus importante série d'organismes et de personnes s'exprimant spécialement sur le projet de loi en question et vous êtes particulière-

## [Texte]

best possible sense of what is acceptable and feasible and workable within the basic parameters and guidelines that we have set forward in the bill. Therefore, it would certainly be my intention in the days and weeks ahead, as your committee goes through its various examinations, clause by clause, to be at your call and to work with you as closely as the committee requires. Thank you very much, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. I am sure members of the committee appreciate the statement you have made and particularly your commitment to be open and flexible with the committee. I might say that my statement at the beginning, about this being the best committee, may be somewhat a biased point of view, judging from the spurious column in the *Alberta Wheat Pool* publication, which shows that their knowledge of committee functions and make-up is as adequate as their preparation for their appearance before our committee.

We will now go to questioning, starting with Mr. Mazankowski—20 minutes.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman. May I, Mr. Chairman, on behalf of the members on this side of the table, welcome the new minister and say how much we appreciate the fact that he has seen fit to come before the committee very quickly. We did have the opportunity of meeting with him briefly in Quebec City last week. I think we all appreciate his remarks that have been made this morning. I am pleased particularly that he said he expected the committee to be extremely helpful and also pleased that he recognized that there were a number of shortcomings within the bill. We assume that the combination of those two statements might have some impact upon future deliberations.

We expect, Mr. Chairman, Mr. Minister, that he will be looking at the deliberations of the committee very carefully. If he has, he will note that we have heard over 200 submissions and out of those 200 submissions there have been recommendations for more than 300 amendments and a request to include some 40 or 50 items that have not been included in the bill. So, notwithstanding all the preparatory work, there is a lot that needs to be done.

I think, Mr. Chairman, what it really boils down to is that, on the basis of the hearings we have conducted across the country, it is quite clear that this bill does not enjoy any significant measure of support.

• 1000

I think we have found, more than simply a matter of support, is that if you are looking at the prospect of incorporating 300 amendments it almost calls for the full-scale rewriting of the bill.

I can take you right through the submissions of the Government of Alberta, which says that it has major deficiencies which will render it ineffective in meeting the agricultural and economic development needs in western Canada; the Govern-

## [Traduction]

ment en état d'indiquer le mieux possible ce qui est acceptable et faisable dans le cadre des paramètres et des principes de base que nous avons énoncés dans le projet de loi. C'est pourquoi j'ai l'intention, au cours des jours et semaines à venir, à mesure que votre Comité fera ses études, une clause à la fois, d'être à votre disposition et de coopérer avec vous étroitement que vous le demanderez. Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre. Je suis sûr que les membres du Comité ont aimé les déclarations que vous avez faites et particulièrement votre engagement de communiquer dans toute la mesure possible avec le Comité. Je pourrais ajouter que lorsque j'ai dit au début que ce Comité est le meilleur des comités mon point de vue un peu biaisé si j'en juge par l'article plein d'affirmations fausses de la publication de *Alberta Wheat Pool* qui montre que leur connaissance des fonctions et de la composition du Comité est aussi adéquate que leur préparation de leur témoignage devant notre Comité.

Nous allons maintenant passer aux questions en commençant par M. Mazankowski, 20 minutes.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président. Puis-je, monsieur le président, au nom des députés qui siègent de mon côté souhaiter la bienvenue au nouveau ministre et dire combien nous sommes heureux qu'il ait jugé bon de se présenter très rapidement devant le Comité. Nous avons eu l'occasion de le rencontrer très brièvement à Québec la semaine dernière. Je pense que nous sommes tous heureux des déclarations qu'il a faites ce matin. Je suis particulièrement heureux qu'il ait dit qu'il prévoyait que le Comité serait extrêmement utile et je suis également heureux qu'il reconnaisse qu'il y a un certain nombre de choses à corriger dans le projet de loi. Nous supposons que la combinaison de ces déclarations pourrait avoir un certain impact sur nos délibérations futures.

Nous espérons, monsieur le président qu'il étudiera très soigneusement les délibérations de ce Comité. S'il l'a fait, il saura que nous avons entendu plus 200 témoignages et que, dans ces 200 témoignages, on a recommandé d'apporter plus de 300 modifications au projet de loi et des demandes tendant à inclure environ 40 à 50 nouveaux points dans le projet de loi. Alors, malgré tous les travaux préparatoires, il reste encore une grande quantité de choses à faire.

Je pense, monsieur le président, que tout cela signifie que, d'après ce que nous avons entendu au cours des audiences dans tout le pays, il est parfaitement clair que ce projet de loi n'est pas approuvé à un degré significatif.

Je pense que ce que nous avons constaté, qui constitue plus qu'une question d'appui, est que si vous considérez qu'il faudra y apporter 300 modifications, il faudra presque réécrire complètement le projet de loi.

Je peux vous demander de vous référer aux témoignages du gouvernement de l'Alberta selon lesquels le projet comporte de grosses lacunes qui l'empêcheront de répondre aux besoins agricoles et économiques de l'Ouest du Canada; au témoignage



## [Text]

ment of Saskatchewan, which called it the most controversial and potentially devastating bill that the people of Saskatchewan have ever had to face; the Government of Manitoba, which is absolutely opposed to the abolition of the Crow.

The prairie wheat pools, which represent some 140,000 members, while supporting Crow reform based the support of this bill upon nine very specific amendments, and unless those are incorporated they recommended that the bill be scrapped. The United Grain Growers, representing some 96,000 producers, summarized its position by saying that the present bill requires substantial major revisions if it is to be the instrument to accomplish the purpose intended for the objectives that were advanced by Mr. Pepin.

The Manitoba Farm Bureau called the bill unfair and inequitable to the farmers of Manitoba. The National Farmers Union called it a massive reorganization and reallocation of economic and human resources in this country and said it is unquestionably a corporate welfare bill and should die on the Order Paper.

I could go on: the cattlemen, the Prairie Farm Coalition, the Western Barley Growers, the flax growers, the Palliser Wheat Growers, the canola crushers, the canola growers, Justice Emmett Hall—even the Province of Quebec, whose official government submission said that they would be better off with the status quo rather than entertaining the kind of change that is enshrined in Bill C-155.

Mr. Minister, you have indicated that the method of payment is a controversial issue. It may have been in the context of sitting here in Ottawa, but when one travels across the country and listens to the views of individuals and the representatives of the various farm organizations we find that what is at issue is much more than simply the method of payment. It varies all the way from the level of payment that the farmers are being asked to pay and their ability to pay—I think that really has become the central focus. I think this committee has been very impressed by the sincerity and the conviction with which various members of the farm community and indeed farmers themselves appeared before this committee and said they simply cannot afford the kind of regime that is enshrined in Bill C-155.

There is the question of the 31.1 million tonne cap. There is the whole question of the safety net. There is the complexity in arriving at a freight rate structure. You know, sir, that we have had since 1887 a freight rate that has been very simple and easy to calculate; it is 0.5¢ a ton-mile. We have a formula for the establishment of a freight rate that is going to take—what is it, Mr. Mayer, two years?

**Mr. Mayer:** Two and a half years.

## [Translation]

du gouvernement de la Saskatchewan qui l'a appelé le projet de loi le plus controversé et le plus potentiellement dévastateur auquel la population de la Saskatchewan ait jamais dû faire face; à celui du gouvernement du Manitoba, qui s'oppose absolument à l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau.

Les wheat pools des Prairies, qui représentent environ 140 000 membres, tout en appuyant la réforme du tarif du Nid-de-Corbeau, ont basé leur appui à ce projet de loi sur neuf modifications très spéciales et ont recommandé que ce projet de loi soit abandonné à moins que ces modifications y soient incorporées. Les *United Grain Growers*, qui représentent environ 96 000 producteurs, ont résumé leur position en disant que le projet de loi doit faire l'objet d'importantes modifications pour qu'il puisse être l'instrument qui permette d'atteindre le but prévu, conformément aux objectifs qui ont été formulés par M. Pépin.

Le *Manitoba Farm Bureau* a dit que ce projet de loi était injuste et inéquitable pour les cultivateurs du Manitoba. La *National Farmers Union* l'a traitée d'instrument de réorganisation et de réaffectation des ressources économiques et humaines de ce pays et a dit qu'il constituait sans aucun doute un projet de loi visant au bien-être des sociétés de chemin de fer et qu'il devrait être rayé de l'ordre du jour.

Je pourrais continuer: les éleveurs de bétail, la *Prairie Farm Coalition*, les *Western Barley Growers*, les producteurs de graine de lin, les *Palliser Wheat Growers*, les huileries qui traitent le colza Canola, les producteurs de colza Canola, le Juge Emmett Hall—même le gouvernement de la province de Québec dont le témoignage dit qu'il préfère rester dans le statut quo plutôt que d'avoir à supporter le type de modification qui est contenue dans le projet de loi C-155.

Monsieur le ministre, vous avez indiqué que la méthode de versement constitue une question controversée. C'est possible de la considérer ainsi lorsque vous siégez ici, à Ottawa, mais lorsqu'on voyage à travers le pays et écoute les avis des personnes et des représentants des différents organismes agricoles, nous constatons que ce qui est en jeu est beaucoup plus qu'une simple méthode de versement. C'est le degré du versement qu'il est demandé aux cultivateurs de verser et leur capacité de le faire—je pense que ceci est réellement devenu la chose importante. Je pense que ce comité a été très impressionné par la sincérité et la conviction dont les différents membres de la communauté agricole et, en vérité, les cultivateurs eux-mêmes ont fait preuve devant ce comité, lesquels ont dit qu'ils ne pouvaient tout simplement pas supporter le type de régime qui résulte du projet de loi C-155.

Il y a la question de la capacité de transport de 31.1 millions de tonnes. Il y a toute la question du filet de sécurité. Il y a la question complexe de la fixation des tarifs de transport. Vous savez, monsieur, que nous avons depuis 1887 un tarif de transport qui avait été très simple et facile à calculer; il est de 0.5c. la tonne-mille. Nous sommes devant une formule d'établissement d'un tarif de transport qui va prendre—quel délai, monsieur Mayer, deux ans à déterminer?

**M. Mayer:** Deux ans et demi.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** It is going to take two and a half years to calculate formally, and surely the complexity of that could be scaled down.

You mention the structure of the Senior Grain Transportation Committee. There is certainly deep concern over the prospect of discontinuance of the minimum compensatory rates on canola products moving east of Thunder Bay. There is concern over the omission of the B.C. Railway in terms of how they could participate in this exercise, particularly as it relates to the development of the Peace River block in northern Alberta and B.C. There is the concern over the variable rates and the concern, as you had mentioned, over the issue of the lack of adequate performance and investment guarantees.

So the issue, Mr. Chairman, Mr. Minister, is much broader than simply the method of payment issue, and I would like to ask you, sir, what other areas of flexibility or what other areas of hope you can give this committee insofar as addressing some of the issues like the cap?

For example, we had originally proposed . . . there was a \$204 million agricultural adjustment payment. Is that money still in the envelope, and can it be utilized in terms of addressing this whole issue? If you lift the cap or reduce the level of payment by the producers, there will naturally be a larger burden on the treasury. Do you have some additional flexibility so that, as this committee goes through its work on clause-by-clause consideration of this bill, we may be looking with some positive anticipation as to the incorporation of some of those things that have been advanced to us during our committee proceedings.

• 1005

**The Chairman:** Mr. Minister, you have 13 minutes left to answer.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I was going to thank Mr. Mazankowski for his helpful summary of some of the other concerns that were raised, and say to him that how I have occupied myself in the last week or two has been in having to be energized by reading the transcripts of the hearings along the way. It is the kind of thing that is certainly designed to keep one awake at nights, to say nothing of the other responsibilities of the job.

I believe that underlying all the specific concerns you have mentioned, there has been a very strong overriding belief and commitment that something must be done; that the momentum and initiative taken so far should not be forestalled; it should not be frustrated. The central question of the need to reorganize, reform and expand, the railway capacity in western Canada as a key to our economic future, is essential.

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Il va falloir deux ans et demi pour le calculer formellement et il est sûr que la complexité de cette opération pourrait être diminuée.

Vous mentionnez la composition du Comité principal du transport du grain. On s'inquiète certainement beaucoup à la perspective de la suppression des tarifs compensateurs minimaux sur les produits du colza Canola transportés à l'est de Thunder Bay. On est inquiet parce qu'on n'a pas déterminé la façon dont le chemin de fer de la Colombie-Britannique pourrait participer à cet exercice, particulièrement en ce qui concerne la mise en valeur du bloc charbonnier de la rivière de la Paix dans le nord de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. On est inquiet parce que les taux de transport seront variables et on est inquiet, comme vous l'avez mentionné, à propos du manque de garanties concernant un rendement des investissements suffisants.

Alors, monsieur le président, monsieur le ministre, les questions étudiées ont une portée beaucoup plus grande que celle de la méthode de versement et j'aimerais vous demander, monsieur, dans quel domaine vous pouvez faire preuve de souplesse ou quels espoirs vous pouvez donner à ce comité au sujet de l'étude de certaines questions comme la capacité de transport?

Par exemple, nous avions à l'origine proposé . . . il y avait un versement régularisateur de 204 millions de dollars pour l'agriculture. Cet argent est-il toujours dans l'enveloppe et peut-il être utilisé lors de l'étude de toute cette question? Si vous augmentez la capacité de transport ou diminuez le niveau des versements faits aux producteurs, vous imposerez naturellement un fardeau plus lourd à leur trésorerie. Vous reste-t-il une certaine forme de flexibilité de sorte que, à mesure que ce Comité étudie ce projet de loi, article par article, nous puissions espérer l'introduction de certains points de vue qui ont été avancés devant nous au cours des réunions de notre Comité.

**Le président:** Monsieur le ministre, il vous reste 13 minutes pour répondre.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, j'allais remercier M. Mazankowski pour son utile résumé de certaines des autres préoccupations qui ont été soulevées et lui dire qu'au cours de la dernière ou des deux dernières semaines, j'ai lu les transcriptions des audiences. Cela tient quelqu'un éveillé le soir, sans parler des autres responsabilités du poste.

Je crois que derrière toutes les préoccupations particulières que vous avez mentionnées, il existe une croyance et un engagement très forts selon lesquels il faut faire quelque chose; que les démarches et les initiatives prises jusqu'à présent ne doivent pas être stoppées; cela ne doit pas être réduit à néant. Il est essentiel de réorganiser, de réformer et d'accroître la capacité de transport des chemins de fer dans l'Ouest du Canada, puisque c'est la clé de notre avenir économique.



[Text]

Even last week, when I had an opportunity to meet with a number of the leaders of the agricultural organizations, they raised, of course, many of the same issues which you have. But still, when you come down to the basic choice, it is important to proceed; it is important to continue to realize that development of a new rate structure in the statutes, so that we can go along and build upon it. We do not have to stop there, and I guess that was part of the thrust of my remarks. The opportunity we have is to put in place a basic foundation which can then be built upon over the succeeding years. It is on that belief in the need to pursue and come to grips with that central issue that I hope is also the basic motivation of the committee.

In answer to your question about flexibility, I would like to say, yes, I think we have flexibility to respond on the basis of what this committee is prepared to recommend. I think the government wants to work very closely with the committee because, as I said in my opening remarks, you have had the opportunity over the summer weeks in a sense to provide the closest synthesis of views of any public body. If there can be agreements by this committee in terms of some of these areas, then I think that is the area in which I would like to be able to deal with you. But, Mr. Chairman, I have not yet had the opportunity to begin to sit down and sift through where those areas of proposed agreement might reside.

**The Chairman:** We will correct that tomorrow, Mr. Minister.

**Mr. Axworthy:** I think that would be my intention, in response to Mr. Mazankowski; to try to work with you in a parallel fashion so that, as the committee reaches certain points of agreement on some of these critical issues, then I would be in a position to reappear with you or meet with you and be able to respond to that. We do have that flexibility to respond. There is a financial envelope established by the Minister of Finance. It is finite. There is no question about that. But we could certainly look at adjustments within it.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am pleased to hear that the minister has some flexibility with regard to the envelope. The problem that this committee is faced with, and which you have alluded to, sir, in attempting to pore over the huge amount of information we have gathered in the course of this committee work, is the imposed timeframe that this committee is functioning under. We do not even have the recorded transcripts of the committee hearings, and we are asked to consider the bill clause by clause.

You know, it seems to me that, while your intention about proceeding with the bill and about the importance of proceeding quickly, from your standpoint may be very real, I would submit to you it would certainly be wrong, in my view, to proceed with something that is fundamentally wrong and on which there is not the kind of support that you allege there is.

For example, I think this committee has found, during the course of its travels, that there is no consensus for change. There certainly is not support for the bill in its present form. I

[Translation]

Même la semaine dernière, lorsque j'ai eu l'occasion de rencontrer un certain nombre des chefs des organisations agricoles, ils ont soulevé, bien entendu, un bon nombre des mêmes questions qui vous préoccupent. Là encore une fois, lorsque vient le moment du choix fondamental, il est important d'agir: il est important de continuer à élaborer une nouvelle structure tarifaire dans la loi, pour que nous puissions continuer d'aller de l'avant et construire à partir de celle-ci. Nous ne devons pas nous arrêter là et je suppose que c'était la raison de mes remarques. Nous avons l'occasion de mettre en place un fondement sur lequel nous pouvons construire au cours des années à venir. Je crois qu'il est nécessaire de poursuivre et de trouver une solution à la question centrale qui, je l'espère, est également la motivation de base du Comité.

Pour répondre à votre question concernant la flexibilité, j'aimerais dire que je pense que nous avons la flexibilité de répondre à partir de ce que ce Comité est prêt à recommander. Je pense que le gouvernement veut travailler très étroitement avec le Comité parce que, comme je l'ai dit dans mes remarques préliminaires, vous avez eu l'occasion, au cours des semaines de l'été, dans un certain sens, de fournir la synthèse la plus juste des points de vue de toutes les organisations publiques. Si ce Comité peut tomber d'accord sur certains aspects, je pense que je pourrais être en mesure de discuter avec vous. Mais, monsieur le président, je n'ai pas encore eu l'occasion de siéger et d'examiner minutieusement les aspects de l'accord proposé.

**Le président:** Nous corrigerons cela demain, monsieur le ministre.

**M. Axworthy:** Je pense que c'est mon intention en réponse à M. Mazankowski; d'essayer de travailler avec vous de manière parallèle de sorte que, à mesure que le Comité s'accorde sur certains points de ces questions critiques, je sois en mesure de vous rencontrer et de répondre à cette question. Nous avons la flexibilité de le faire. Le ministre des Finances a établi une enveloppe financière. Elle est définitive. Il ne fait aucun doute là-dessus. Mais nous pourrions certainement voir s'il n'y a pas lieu de faire des rajustements.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je suis heureux d'entendre que le ministre a une certaine flexibilité concernant l'enveloppe. Le problème auquel ce Comité doit faire face, et auquel vous avez fait allusion, monsieur, en essayant de prendre connaissance de la quantité énorme d'informations que nous avons recueillies au cours des travaux de ce Comité, est la limite temporelle imposée à ce Comité. Nous n'avons même pas les transcriptions enregistrées des audiences du Comité et on nous demande d'étudier le projet de loi, article par article.

Vous savez, il me semble que, bien que votre intention concernant l'adoption du projet de loi et l'importance d'agir rapidement, soit très réelle selon votre point de vue, j'aimerais vous faire remarquer qu'il serait certainement déplorable, selon moi, d'adopter un projet de loi qui est fondamentalement injuste et pour lequel il n'y a pas le genre d'appui que vous supposez.

Par exemple, je pense que ce Comité a découvert, pendant ses voyages, qu'il n'y avait aucun consensus sur le changement. Il n'y a certainement pas d'appui pour le projet de loi dans sa

## [Texte]

guess what we are really looking at, Mr. Minister, is not only some flexibility in terms of arrangement of the envelope. If we are interested in putting together the best foundation for future reform, then we should proceed with a great deal of care and caution and we should be pretty sure of what we are doing.

• 1010

You yourself alluded to the fact that analyses and cost benefit studies have not been adequately considered. There certainly has not been an accurate assessment of the impact of this bill upon the family farm or the future of the rural farm community. Some suggest that in the Province of Saskatchewan alone this bill could mean the demise of 30,000 to 35,000 family farms before the end of the decade. There is no accurate assessment upon the livestock and the processing industries. At best there are varying versions of what will happen under this bill. There is no accurate assessment with respect to the level and type of crop diversification, with respect to productivity; no accurate assessment with respect to the shift in revenue from producers to railways and other corporate interests. These are the kinds of things that I think should be analyzed before you take this very fundamental step.

Mr. Chairman, I wonder whether the minister, speaking on behalf of the government, would entertain the prospect of just backing off a little so the committee can do its work properly and with some degree of diligence. As you know, we have been sitting from 9.00 in the morning until sometimes 11.30 in the evening, trying to hear everybody, but, with respect, we have not had—and unless other members read quicker than myself—we have not had sufficient time to deliberate and reflect on the presentations and on the amendments and the recommended amendments that have been brought forth.

So I go back to my original question, specifically with respect to the \$204 million agricultural adjustment payment: Is that still included in the envelope? The second part of the question is: Can you use your good offices to encourage your Cabinet colleagues and perhaps even encourage the chairman, because he is under a time restraint which he has to uphold, whether you could give us some ray of hope that we might be extended a little more time to properly consider this measure—again, in the spirit of co-operation.

**The Chairman:** Mr. Minister, before you answer, I just might comment briefly on the timeframe which of course, as you know, was a *quid pro quo* for the reference to travel and to hear witnesses. While I suspect that some members may not be happy with the timeframe, I do want to advise Mr. Mazankowski that the following issues he referred to are printed and out: 108, 109, 110, 111, 112. Issue 119 will be available today; Issue 113 definitely by Thursday. I cannot give you a definite answer on Issue 114. But Issues 115, 116, 117, and 118 can be sent to the members some time today; that is, the transcript, not the final issue.

## [Traduction]

forme actuelle. Je suppose, Monsieur le ministre, que nous ne parlons pas seulement de souplesse en termes du contenu de l'enveloppe. Si nous sommes intéressés à assembler le meilleur fondement pour les réformes futures, nous devrions donc procéder avec beaucoup de précaution et être très sûrs de ce que nous faisons.

Vous avez fait allusion vous-mêmes au fait que les analyses et les études des coûts-avantages n'ont pas été effectuées de façon convenable. Il n'y a certainement pas eu une évaluation précise de l'impact de ce projet de loi sur la ferme familiale ou l'avenir de l'agglomération agricole rurale. On a laissé entendre qu'en Saskatchewan ce projet de loi pourrait signifier l'abandon de 30,000 à 35,000 fermes familiales avant la fin de la décennie. Il n'y a pas d'évaluation précise sur l'industrie du bétail et celle de la transformation. Au mieux, y a-t-il des versions différentes en ce qui concerne les conséquences de ce projet de loi. Il n'y a pas d'évaluation précise concernant le niveau et le type de diversification de culture, par rapport à la productivité; aucune évaluation précise concernant l'écart des revenus entre les producteurs et les chemins de fer et les autres sociétés. Voilà le genre de choses qui, je pense, devraient être analysées avant que vous franchissiez cette étape très fondamentale.

Monsieur le président, je me demande si le ministre, parlant au nom du gouvernement, peut envisager la perspective de donner un peu de corde pour que le comité puisse faire son travail de façon appropriée et avec un certain degré de diligence. Comme vous le savez, nous avons siégé de 9h du matin jusqu'à parfois 11h30 le soir, essayant d'entendre tout le monde, mais à cet égard, nous n'avons pas eu—à moins que d'autres membres lisent plus rapidement que moi—nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour délibérer et réfléchir sur les présentations et les modifications et les modifications recommandées qui ont été mises de l'avant.

Donc je reviens à ma question originale, surtout concernant le versement du rajustement agricole de 204 millions de dollars: est-ce que cette somme est toujours comprise dans l'enveloppe? La deuxième partie de la question est la suivante: pouvez-vous utiliser vos bons offices pour encourager vos collègues du Cabinet et peut-être même encourager le Président, parce qu'il est soumis à des contraintes de temps, peut-être pourriez-vous nous donner l'espoir que nous pourrions avoir un peu plus de temps pour étudier de façon appropriée cette mesure—encore une fois, dans l'esprit de coopération.

**Le président:** Monsieur le ministre, avant que vous répondiez, j'aimerais commenter brièvement la question du temps qui bien entendu, comme vous le savez, a été un *quiproquo* concernant les déplacements et les audiences des témoins. Comme je soupçonne que certains membres ne sont pas heureux de la période allouée, je veux aviser M. Mazankowski que les fascicules suivants qu'il a mentionnés sont imprimés et distribués: 108, 109, 110, 111, 112. Le fascicule 119 sera disponible aujourd'hui; le fascicule 113 définitivement jeudi. Je ne peux pas vous donner une réponse définitive sur le fascicule 114. Mais les fascicules 115, 116, 117 et 118 peuvent être



[Text]

**Mr. Mazankowski:** I thank you for helping me make my point, Mr. Chairman.

**An hon. Member:** It does not make your point; the material is available.

**Mr. Mazankowski:** I have not seen or read it. You have a stack this high; how are you going to read it?

**The Chairman:** Order, please. Let us not get into that kind of an argument at the moment. I think we can do that when we do not have a witness before us whose time is of great value to the committee.

Mr. Minister.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I was just beginning to enjoy this.

**The Chairman:** I thought you might.

**Mr. Axworthy:** I would like to respond to Mr. Mazankowski this way. My understanding and feeling, I guess, for the parliamentary process is that it is always a balance between the need for care and caution and careful assessment combined with the compelling requirement to get something done, to have a decision made.

• 1015

I think sometimes you can put too much on either side of that balance; an issue of great importance can be extended so far that the discussion simply begins to repeat itself and simply does not have anywhere to go—as opposed to having a very specific focus, in terms of a time schedule as well as a specific item of legislation. It is my inclination at this point to say that I would like to pursue the timetable that has been established, on the grounds that first, the legislation is critically important for the reasons I enumerated. We all know there are many people out there waiting for a resolution to this issue so we can get on with the job. Perhaps what is most damaging now is the uncertainty that is created. The railways have major capital investment plans that they have committed themselves to but that might be put in jeopardy if the bill were extended for an unnatural length of time. The construction of the tunnels and the double-tracking and the other major facilities that must be put in place immediately if we are going to meet the timetable, which could be put in trouble if this forum did not act with some dispatch.

At the same time, I am conscious of the concerns you raise about the specific areas. That is one reason why I believe that within the bill itself, by reserving certain items for review and having them made mandatory and undertaking to establish a task force or group that would be able to examine these issues beginning immediately, aiming towards that period of review, we would be able to close some of those loops that are still open.

I also believe this, Mr. Mazankowski. Many of the representations, at least as I have read them through your transcripts,

[Translation]

envoyés aux membres dans le courant de la journée; c'est-à-dire, la transcription et non le fascicule final.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie de m'aider à me donner raison, Monsieur le président.

**Une voix:** Cela ne vous donne pas raison; les fascicules sont disponibles.

**M. Mazankowski:** Je ne les ai ni vus ni lus. Vous en avez une pile haute comme cela; comment allez-vous lire cela?

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Ne nous embarquons pas dans ce genre de discussion maintenant. Je pense que nous pouvons le faire lorsqu'il n'y a pas de témoin devant nous dont le temps est très précieux pour le comité.

Monsieur le ministre.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je commençais juste à m'amuser.

**Le président:** Je pensais bien que cela pouvait arriver.

**M. Axworthy:** J'aimerais répondre à M. Mazankowski de cette manière. J'estime, selon ma compréhension et mon sentiment, que le processus parlementaire est toujours un équilibre entre le besoin de précaution et l'évaluation scrupuleuse, et l'obligation de faire quelque chose, de prendre une décision.

Je pense parfois que vous pouvez en mettre trop sur un plateau ou l'autre de cette balance; une question de cette importance peut prendre des proportions tellement grandes que la discussion commence simplement à se répéter et n'aboutit pas... tandis que c'est le contraire si vous avez un point particulier concernant un calendrier de même qu'un article précis de loi. Je suis porté à dire à ce point que j'aimerais m'en tenir au calendrier qui a été établi, puisqu'en premier lieu la loi est extrêmement importante pour les raisons que j'ai énumérées. Nous savons tous qu'il y a de nombreuses personnes qui attendent le règlement de cette question, pour que nous puissions continuer le travail. Peut-être que ce qui fait le plus de tort actuellement c'est l'incertitude qui est créée. Les chemins de fer se sont engagés dans d'importants plans d'investissement, mais qui pourraient être menacés si l'étude du projet de loi était indûment prolongée. La construction des tunnels et des voies doubles et les autres principales installations qui doivent être mises en place si nous voulons respecter le calendrier pourraient être perturbées si ce Comité n'agit pas avec une certaine célérité.

En même temps, je suis conscient des préoccupations que vous avez mentionnées concernant les aspects particuliers. C'est une raison pour laquelle je crois que, dans le cadre du projet de loi lui-même, en permettant d'analyser certains articles et en les rendant obligatoires et en établissant un groupe de travail qui serait en mesure d'examiner ces questions à partir de maintenant, en tenant compte de cette période d'examen, nous serions en mesure de régler certaines questions qui sont encore en suspens.

Voici ce que je crois également, monsieur Mazankowski. De nombreuses représentations, du moins celles que j'ai lues dans

## [Texte]

were from people who were dealing with some degree of speculation or hypothesis or forecasting, and maybe the best test sometimes of how accurate or realistic those are is by the actual doing of it. There is the old saying about how the best judgment of a recipe is in the tasting of it. If you are always dealing in the area of the unknown as opposed to something real and something being put into place, then you are not going to be in a position, maybe, to make more realistic judgments about impacts and alternatives. That is why I think there is a sufficient safety valve, and perhaps we should look to see how we can strengthen that review procedure to ensure that many of those questions could be examined with the time that is required to examine them, with the statistics. Mr. Reid has pointed out in the past through some of his testimony that the proper information and data are not available now, but will only become available in an evolutionary way once the bill is passed.

Therefore I think for those reasons I would still like to hold to the timetable that has been established, but with a commitment that we undertake a parallel track of review and examination at the same time as the bill comes into effect.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

**Mr. Mazankowski:** On the \$204 million?

**Mr. Axworthy:** Yes, Mr. Chairman, that is still part of the envelope, and it is one of the reasons why I would like to be able to have the feeling of the committee as to how we should proceed.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

I want to congratulate the minister, with some mixed feelings.

A point I would like to make, Mr. Chairman, is out of one of Mr. Mazankowski's comments. The committee, through no fault of its own, has been under a time constraint which I have always felt was unfair to the committee members and unfair to people who wish to appear. I would like to remind the minister that other committees that have met on important government legislation have taken six months, a year, a year and a half. For example, the Parliamentary Task Force on Pension Reform, which is extremely important and urgently needs to be dealt with—it is the wish of the members from all sides of the House that that be dealt with soon; and that has been the wish for many years—that committee has had, for example, sufficient time to go to 16 locations across Canada. We have gotten to six outside Ottawa; and there are still a lot more groups and individuals who would like to appear before the committee.

The time constraints the committee members themselves are under and the time constraints of witnesses, some of whom drove hundreds of miles and got five minutes in front of the committee, surely are not reasonable or fair.

## [Traduction]

vos transcriptions, provenaient de personnes qui s'occupaient à un certain degré de spéculations ou d'hypothèses ou de prévisions et peut-être que le meilleur test, ou le plus précis ou le plus réaliste, est de mettre le projet en pratique. Un vieil adage dit que la meilleure façon de juger un plat est d'y goûter. Si vous nagez toujours dans l'incertitude et non dans la réalité et dans quelque chose qui est en place, alors vous ne serez pas en mesure, sans doute, de porter des jugements plus réalistes sur les impacts et les options. C'est pourquoi je pense qu'il y a une soupape de sûreté et que nous devrions peut-être considérer la façon de renforcer ce processus de révision pour assurer qu'un grand nombre de ces questions puissent être examinées au cours de la période impartie, en fonction des statistiques. M. Reid a souligné, dans le cadre de son témoignage, que les renseignements et les données appropriées ne sont pas disponibles maintenant, mais ne le deviendront que par étape, une fois le projet de loi adopté.

Par conséquent, je pense, pour ces raisons, que j'aimerais m'en tenir au calendrier établi, mais avec l'engagement que nous entreprenons, en parallèle, la révision et l'examen au moment où le projet de loi entrera en vigueur.

**Le président:** Merci, monsieur le ministre.

**M. Mazankowski:** Concernant les 204 millions de dollars?

**M. Axworthy:** Oui, monsieur le président, cela fait toujours partie de l'enveloppe et c'est une des raisons pour lesquelles j'aimerais avoir l'opinion du Comité sur la façon dont nous devrions procéder.

**M. Mazankowski:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais féliciter le ministre, malgré certaines réserves.

Monsieur le président, j'aimerais faire valoir l'un des commentaires de M. Mazankowski. Le Comité, sans que ce soit de sa faute, a subi une contrainte temporelle que j'ai toujours estimée injuste pour les membres du Comité et pour les personnes qui désiraient témoigner devant le Comité. J'aimerais rappeler au ministre que les autres comités qui ont étudié une importante loi ont pris six mois, un an, un an et demi. Par exemple, le groupe de travail parlementaire sur la réforme des pensions, ce qui est une question extrêmement importante et qu'il faut aborder de toute urgence... c'est le désir des membres de tous les côtés de la Chambre que cette question soit abordée bientôt; et cela a été leur désir depuis de nombreuses années... ce comité a eu, par exemple, suffisamment de temps pour se rendre dans 16 endroits au Canada. Nous sommes allés à six endroits à l'extérieur d'Ottawa; et il y a encore beaucoup de groupes et de particuliers qui aimeraient comparaître devant le Comité.

Les contraintes temporelles que les membres du Comité subissent et celles des témoins, dont certains ont conduit sur des centaines de milles pour comparaître cinq minutes devant le Comité, ne sont certainement pas raisonnables ni équitables.



[Text]

• 1020

I hope you reconsider what Mr. Mazankowski requested. Surely another two or three weeks, after the length of time that has gone on . . . another two, three or four weeks—are not going to make that much difference, if any. I hope the government will accede to our request that the September 12 axe need not necessarily fall, and we could get an extended order of reference on September 12.

Mr. Chairman, I would like to start off by asking the minister this. Earlier this week his predecessor told Canadian Press that he had a difficult time convincing the Cabinet to proceed with this bill—and that you yourself, Mr. Minister, were not keen about it. Why were you not enthusiastic about the bill? Does this mean you are going to change it; and if so, how?

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, first let me come back to the first part of Mr. Benjamin's statement. My understanding is that this committee has had the opportunity to hear everybody who has asked to be heard. There have not been any restrictions on it; and certainly as I have had the opportunity to review the transcripts, it has had a remarkable variety of representations. I think it really has been a very broad-based process.

I would point out that each legislative initiative sometimes takes its own particular track, and this one was unusual in the sense that it was not simply a government-initiated bill that was then referred to committee. There was that very extensive Gilson procedure, where the major farm, railway, producer groups were brought together for a very long and arduous attempt to arrive at a framework. Subsequent to that there have been the special task forces that helped draft the legislation and helped put a number of the pieces of it into place. It was based on that that the legislation was introduced. So there has been a lot of very prior, extensive investigation, inquiry, and examination. This committee, as I say, really is the culmination of that process, not the beginning of it. So I think again that there has been perhaps more examination, discussion, and debate on this issue than on almost any other initiative this Parliament has looked at in past memory.

As far as the statement about earlier origins, I think, Mr. Benjamin, you might be the first to recognize that one's comments are not always perfectly accurately reported in the media; some things are left out, and some things are not included, and some things are not said. I would point out that like any westerner who is really faced at the outset with the questions of the Crow, you have an instinctive reaction. I mean, you do not get raised in western Canada without knowing how much of an icon it has become. I think that is perhaps one of the cautions that everybody from western Canada has. But I would want to assure you that when I was asked by the Prime Minister, as chairman of the Western Affairs Committee, to examine what I thought was, and the committee would recommend as being, the primary goals of

[Translation]

J'espère que vous êtes prêt à reconsidérer la demande de M. Mazankowski. Une ou deux semaines supplémentaires, depuis le temps que le processus dure . . . deux, trois ou quatre semaines de plus . . . ne feront pas une grande différence. J'espère que le gouvernement acceptera notre proposition de poursuivre les audiences au-delà du 12 septembre et, à cette date, que nous obtiendrons le prolongement de notre mandat.

Monsieur le président, j'aimerais d'abord poser la question suivante au ministre. Au début de la semaine, son prédécesseur a dit à la presse canadienne qu'il avait eu des difficultés à convaincre le cabinet d'adopter le projet de loi . . . et que vous-même, monsieur le ministre, n'étiez pas enthousiaste à cet égard. Pourquoi ne favorisez-vous pas le projet de loi? Avez-vous l'intention de le modifier et, si oui, comment?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, permettez-moi d'abord de revenir à la première partie de la déclaration de M. Benjamin. À ma connaissance, le Comité a eu l'occasion d'entendre le témoignage de toutes les personnes qui ont désiré se présenter devant lui. Il n'y a eu aucune restriction à cet effet; comme j'ai pu m'en rendre compte en examinant la transcription des débats, il y a certainement eu un nombre remarquable de représentations. Selon moi, le processus a réellement été très souple.

J'aimerais signaler que les initiatives de ce genre prennent toutes parfois des voies particulières et que, dans le cas présent, les circonstances étaient inhabituelles puisqu'il ne s'agissait pas simplement d'un projet de loi élaboré par le gouvernement et présenté au Comité. Il y a eu l'étude exhaustive de Gilson au cours de laquelle les principaux groupes d'agriculteurs et de producteurs et les principales sociétés ferroviaires se sont réunis pendant une période longue et difficile en vue d'établir un cadre de travail. À la fin de ce processus, des groupes de travail spéciaux ont été chargés d'aider à rédiger le projet de loi et à coordonner tous les faits. C'est uniquement à ce moment que le projet de loi a été présenté. Il y a donc eu un long processus d'étude, d'enquête et d'examen avant la proposition. Les débats du Comité constituent donc la fin du processus et non pas le début. Je crois donc que ce projet de loi a fait l'objet d'un plus grand nombre d'examen, d'évaluations et de débats que dans le cas de presque tous les autres projets de loi qui ont été soumis au Parlement au cours des années antérieures.

En ce qui concerne les commentaires au sujet des origines, je crois, monsieur Benjamin, que vous seriez le premier à reconnaître que les media ne vous citent pas toujours avec exactitude; ils oublient intentionnellement ou accidentellement certaines données. J'aimerais souligner que, comme tous les habitants de l'Ouest qui sont réellement touchés par les accords de la Passe du Nid-de-Corbeau, vous avez une réaction d'instinct; c'est-à-dire que les personnes qui ont vécu toute leur vie dans l'Ouest canadien sont conscientes de la situation. Je crois que tous les habitants de l'Ouest canadien sont conscients de ce fait. Mais j'aimerais vous assurer que, lorsque le premier ministre m'a demandé, à titre de président du Comité chargé des affaires de l'Ouest, d'étudier ce qui, selon moi et selon le Comité, seraient les principaux objectifs de développement de

[Texte]

western Canadian development, we recommended very forthrightly that the whole question of railway transportation reform be the number one issue. It was on that basis that the government allocated its over \$3.6 billion to that end. Mr. Pepin then took up the task of formulating the legislative criteria.

So I can say that quite early on I came to the conclusion that for my region, and for the entire country, this had to be done; it was an important thing to do; and it really is the basis for building a good economic future in western Canada. So I have no hesitation in endorsing the initiative that is before us today.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I still have mixed feelings; only more so now.

I heard a definition of mixed feelings; it is the one about watching your mother-in-law go over a cliff in your new car. I am at this point about ready to give up my new car.

**The Chairman:** You have probably already given up your mother-in-law.

• 1025

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the minister did not get specific as to what changes he has in mind and, if so, how, what kind, or where in the bill. So I do not know why they bothered changing ministers.

Mr. Minister, we have made an alternative proposal which we submitted to your predecessor and to which we got no response. I will resubmit it to you by mail in a day or so but, just briefly, I will say that we have submitted an alternative proposal which would not cost the government any more money than is presently proposed, yet would create even more jobs. One feature is that there would be no problem about opening up the coal lands; we would prefer to see them transferred . . . returned to the Province of British Columbia, which gave them up in the first place. Two, is to keep the Crow rate for the grain producers. Three, pay the railroads by way of subsidy only their proven out-of-pocket costs. These we calculate at \$380 million on average over the next four years, which leaves out constant costs, costs of capital or depreciation, and maintenance not done.

The remaining \$550 million, which would be capital investment in the railroads, would be divided between each railroad. It is for capital improvement and upgrading of railway lines, which would benefit, of course, the whole country and all shippers and receivers. And that capital investment would include something more than what is currently proposed; it would not be just rail lines through the mountains and through British Columbia. It would include upgrading of Churchill and a look at what needs to be done in places like Winnipeg and Thunder Bay with the trackage. That would mean 485,000 man-year jobs instead of 375,000, as our projections are.

[Traduction]

l'Ouest canadien, nous avons recommandé directement que la réforme du transport par voie ferrée soit prioritaire. C'est pourquoi le gouvernement a octroyé plus de 3.6 milliards de dollars à cette fin. M. Pepin s'est chargé de l'élaboration des critères.

Je peux donc dire que j'ai décidé dès le début qu'il était essentiel de procéder de cette façon pour le bien de ma région et de l'ensemble du pays; le processus était d'une importance capitale; et il est réellement essentiel en vue d'assurer des conditions économiques judicieuses à l'avenir dans l'Ouest canadien. Je n'hésite donc pas à appuyer le projet de loi qui nous est présenté.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis toujours partagé à ce sujet; je suis encore moins enthousiaste.

Imaginez-vous que vous regardez une scène où votre belle-mère tombe en bas d'une falaise dans votre nouvelle auto. Je suis presque prêt à abandonner ma nouvelle voiture.

**Le président:** Vous avez sans doute déjà abandonné votre belle-mère.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le ministre n'a pas mentionné les modifications auxquelles il songeait, et j'aimerais avoir des précisions à ce sujet. Je me demande donc pourquoi ils se sont donné la peine de changer les ministres.

Monsieur le ministre, nous avons présenté une proposition de rechange à votre prédécesseur et nous n'avons eu aucune réponse de lui. Je vous enverrai cette proposition par la poste dans un jour ou deux, mais j'aimerais dire brièvement que notre proposition de rechange n'entraînerait pas de frais supplémentaires au gouvernement et permettrait de créer des emplois. Le fait qu'il n'y aurait aucun problème suscité au sujet des mines de charbon constitue un avantage; nous préférierions que ces terres soient transférées—remises à la province de la Colombie-Britannique qui, au départ, en était le propriétaire. Le deuxième élément de la proposition est que le tarif de la Passe du Nid-de-Corbeau se limite aux producteurs de grain. Troisième facteur, que les subventions octroyées aux sociétés ferroviaires ne soient destinées qu'à payer leurs frais et débours divers. Selon nos calculs, ces frais atteindront en moyenne \$380 millions au cours des quatre prochaines années, et l'on ne tient pas compte des coûts constants, des coûts en capital ou d'amortissement et des coûts de l'entretien.

La somme de \$550 millions qui reste serait consacrée à l'investissement en capital et devrait être partagée entre les sociétés ferroviaires qui offriraient évidemment des avantages pour l'ensemble du pays et tous les expéditeurs et les destinataires. Cet investissement en capital permettrait d'atteindre d'autres objectifs que ceux qui sont actuellement proposés; les fonds ne seraient pas uniquement consacrés à l'amélioration des voies ferroviaires dans les montagnes et en Colombie-Britannique. Ils permettraient également d'améliorer les voies ferroviaires de Churchill et d'évaluer les besoins d'amélioration des voies à Winnipeg et à Thunder Bay. La création d'emplois



[Text]

And in return for that capital investment, the proposal we put forward says that by way of ensuring that the capital investment is spent for that purpose and is seen actually to be spent for upgrading of railway systems, the government would take an equivalent increase in its equity ownership of Canadian National and begin taking equity common shares in Canadian Pacific. In other words, we would cease doing what we have been doing since 1881 for capital investments... leaving outside any and all kinds of subsidies—just handing them the money to do with pretty well as they please. You know as well as I do there is always a certain amount of leakage from that money.

We think that is a reasonable proposal. It is a heck of a lot simpler. It certainly preserves the position of the grain producers of western Canada. It does not harm the processing or livestock industry, because we have heard from a lot of witnesses who ask where this big new market is supposed to be. There will be a gradual normal increase in production and processing capacity, but there is not any great big opportunity out there in the immediate future.

Also, Mr. Minister, it is good sound business practice. I have yet to have any advocate of free enterprise and a free market deny that. Nobody puts up money for capital investment without getting some opportunity for a return on that investment by way of dividends or interest and so forth. Surely that is a proper way for the government to treat the taxpayers' money: that they do not just hand out the capital investment without any opportunity for the taxpayer to get a return in the same way as any other private individual or organization would who invests or puts up capital investment.

I do not expect you to go into a long reply on that now, although you may wish to make some comment. I will submit that to you in writing. I hope it will get more serious consideration from the government than it has had to date.

• 1030

Now, Mr. Chairman, I want to ask the minister what his position is.

The government has said through this legislation, and your predecessor says, that by paying the railroads more money for hauling grain we will encourage them to haul more grain. If that is the case, how do you encourage farmers to produce more grain by paying them less? I fail to find the logic in this position. Farmers will be paying, by the end of the decade, 5.1 times Crow. It will remove hundreds of millions of dollars from their farm income in the face of rising farm costs and falling farm prices. Why should they meet the target set by the Canadian Wheat Board? Why should they even bother trying? Do you not place in jeopardy the increase that we all want in grain production and grain exports? It just seems to me the bill itself is counter-productive.

[Translation]

atteindrait alors 485 000 années-personnes au lieu des 375 000 années-personnes prévues actuellement.

En outre, en assurant que l'investissement en capital est réellement utilisé pour l'amélioration des systèmes ferroviaires, notre proposition permettrait au gouvernement de jouir d'une augmentation équivalente des capitaux propres du CN et d'acheter des titres de participation ordinaire dans le CP. En d'autres termes, la situation qui existe depuis 1881 en ce qui concerne les investissements en capital serait modifiée—en ne tenant compte d'aucune subvention—il y aurait un contrôle sur l'utilisation des fonds. Comme vous le savez, ces fonds ne sont pas toujours utilisés de façon appropriée.

Nous croyons que notre proposition est raisonnable. Elle est beaucoup plus simple. Elle tient certainement compte de la situation des producteurs de grain de l'Ouest canadien. Elle n'a aucun effet préjudiciable sur l'industrie du bétail ou de la transformation puisqu'un grand nombre de témoins nous demandent comment sera créé ce nouveau marché. Il y aura augmentation progressive et normale de la production et de la capacité de transformation mais, pour le moment, aucun marché exceptionnel ne sera créé.

En outre, Monsieur le ministre, sur le plan des affaires, notre proposition est judicieuse. Aucun défenseur de la libre entreprise et du libre marché ne m'a dit le contraire. Aucune personne ne serait disposée à fournir des fonds d'investissement en capital sans qu'elle soit assurée d'un revenu de placement sous la forme de dividendes, d'intérêts ou autre. Il s'agit certainement d'un moyen approprié de disposer de l'investissement en capital sans offrir aux contribuables l'occasion de jouir d'un revenu de placement comme cela se produit pour tout particulier ou organisation qui investit son argent.

Je ne m'attends pas à ce que vous fournissiez de longues précisions immédiatement, mais vous désirez sans doute faire certains commentaires. Je vous enverrai ma proposition par écrit. J'espère que le gouvernement accordera une attention plus particulière que dans le passé à notre proposition.

Monsieur le président, j'aimerais à présent demander au ministre quelle est sa position.

En proposant ce projet de loi, le gouvernement et votre prédécesseur font valoir qu'il faut accorder plus de fonds aux sociétés ferroviaires pour les encourager à transporter plus de grain. Si cela est le cas, comment pouvons-nous encourager les agriculteurs à augmenter leur production si leurs subventions sont réduites? Je n'arrive pas à comprendre cette position. À la fin de la décennie, le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau des agriculteurs sera 5.1 fois plus élevé. Cette augmentation des tarifs réduira les revenus à la ferme de centaines de millions de dollars en dépit de l'augmentation des coûts d'exploitation et de la baisse des prix de vente des produits. Pourquoi les agriculteurs atteindraient-ils les objectifs établis par la Commission canadienne du blé? Pourquoi se donneraient-ils même la peine d'essayer? Cette mesure ne risque-t-elle pas d'éliminer les possibilités d'augmentation de la production et

[Texte]

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, first let me say to Mr. Benjamin I would be very glad to look at his proposals. I would have some concerns about them at this stage, however, and would want to comment in part that, as he outlined in his various recommendations, it seemed to me it still misses the fundamental reason why you are changing the Crow in part, and that is to get to the point where the carrying of grain is not seen as a second-class commodity but is one in which there is sufficient return to the carrier and for the carrying of grain that it gets first-class treatment, first-class facilities, first-class service. That has to be put in as part of an ongoing continuing system, not a one-time, one-stop effort, so that some other Parliament very soon down the road will have to come back and reorganize the whole subsidy, capital investment structure.

I think the point is to reach a stage where there is sufficient incentive by the return that is being gained for the railways to maintain, develop and expand their railway capacity in a way that works without the constant interference by government to do so. You establish a formula and a structure that, in itself, maintains that continuity. And that, in part, is the answer I would give to the second part of the question: does this plan work for or against producers? I think it works very much in the interest of producers, because it eliminates one of the major deterrents for expansion and growth in the agricultural industry, and that is the severe limitations on the existing railway system in western Canada.

The question of getting to market—I mean, western grain is a cash crop. It is not grown for local consumption. That is one of the distinctive characteristics of the western grain system. It is an export market and therefore it needs to get there. I say partly, with the exception of the feed grain proportions and livestock people. But in large part it is a cash crop moving out, which means that it has to have that vital link into the export area. And if there are real questions of limitations and restrictions on that, both now and in the future, that in itself becomes a serious deterrent.

On the question of cost, I think it is... you have had representations, as I have read them, showing pretty clearly that even now the present excess costs for demurrage charges and storage charges add up to a disincentive simply because there is an extended waiting period to get the movement under way. So I believe that breaking that log jam and putting in place a system of modernized railway carrying capacity in itself becomes a very important ingredient, particularly when you consider that the level of cost in the total picture of things related to transportation is a reasonably small amount. It is not insignificant, but it is, in the character of the other kinds of costs the producer is facing, not the major deterrent. Obviously, I think we, the government, and others, and I know my colleague, Mr. Whelan, are anxious to see prices increase, but

[Traduction]

de l'exportation des grains? Il me semble que le projet de loi est inefficace.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, permettez-moi d'abord de dire à M. Benjamin que je serais très heureux d'étudier ses propositions. Toutefois, je me préoccupe actuellement de certains facteurs et j'aimerais signaler que, comme il l'a mentionné au cours de ses diverses recommandations, sa proposition ne tient toujours pas compte des objectifs fondamentaux de la modification du tarif du Nid-de-Corbeau, c'est-à-dire que l'on vienne à considérer le transport du grain comme un service essentiel, que le transporteur jouisse d'un revenu suffisant et que le transport du grain soit considéré comme un service de premier choix et jouisse d'installations appropriées. Il faut que ces améliorations soient effectuées de façon permanente et que nous ne prenions pas des mesures provisoires de manière à s'assurer que les gouvernements ultérieurs ne réorganiseront pas tout le système de subventions et d'investissements en capital.

Je crois qu'il est important d'en arriver à un point où les incitations offertes par l'augmentation des gains des sociétés ferroviaires soient suffisantes afin de maintenir et d'augmenter la capacité des sociétés ferroviaires sans que le gouvernement soit tenu d'intervenir constamment. Il faut créer un système qui, en soi, permettra d'atteindre cet objectif. Voilà une réponse partielle à la deuxième partie de la question: ce plan favorisera-t-il ou non les producteurs? Je crois qu'il favorisera dans une grande mesure les producteurs, car il élimine l'une des principales contraintes au développement de l'industrie agricole, à savoir les restrictions rigoureuses qui sont imposées aux sociétés ferroviaires actuelles de l'Ouest canadien.

Le transport du grain vers les marchés—c'est-à-dire que la culture du grain de l'ouest est une exploitation commerciale. Ces récoltes ne sont pas destinées à la consommation locale. Il s'agit d'une caractéristique particulière du système de grain de l'ouest. Le marché de l'ouest est un marché d'exportation et, par conséquent, les produits doivent être transportés à l'extérieur. À l'exception de l'industrie des céréales fourragères et de l'industrie du bétail, le marché de l'ouest est un marché d'exportation. Une grande partie des récoltes sont commerciales, ce qui veut dire qu'il faut absolument assurer le transport au lieu d'exportation. Les restrictions actuelles et futures constituent donc un grave problème.

En ce qui concerne les coûts, je crois... selon les témoignages que j'ai lus, il est assez évident que les coûts supplémentaires actuels entraînés par les surestaries et le stockage défavorisent la production, simplement parce que l'on ne peut pas procéder immédiatement au transport. Je crois donc que le fait d'éliminer ces contraintes et d'augmenter la capacité de transport des sociétés ferroviaires constitue une incitation d'une importance capitale, particulièrement si vous tenez compte du fait que, dans l'ensemble, les coûts sont relativement faibles. Ils ne sont pas négligeables mais, en comparaison des autres coûts des producteurs, ils ne constituent pas une contrainte majeure. Bien sûr, je pense que nous, le gouvernement, et d'autres aussi, et je connais mon collègue, M. Whelan, sommes préoccupés de voir l'augmentation des prix,



[Text]

at the same time there has to be a realistic basis for the transportation system to get the efficiencies that we need to clear those blockages and to expand the system.

• 1035

**The Chairman:** Mr. Benjamin, you have three minutes left.

**Mr. Benjamin:** Here we go with some more of the mythology about blockages and inefficiencies. As far back as 15 years ago the elevator companies, the farmers, started modernizing their elevator system, the country elevator system; even the railroads started making some improvements. It has been going on continually. Before the world depression in commodities and whatnot, record volumes of commodities were moved to the west coast. We have moved record volumes of grain in the last two crop years, of course partly because there was less coal moving. The fact of the matter is, as Mr. Justice Hall has told us, railway improvements have to occur in any event. We have the evidence that if there were not another bushel of grain shipped to the west coast, when the world markets for coal and potash and other commodities and whatnot return, that increased capacity is going to be needed in any case. It is not the grain producers' fault, and I submit it is not the fault of the Crow rate, that we got into the situations we did from time to time before.

I would like to ask the minister, on the matter of variable rates—which is a very contentious point out west, because the grain producers have hundreds of millions of dollars invested in a modernized, rationalized, efficient country elevator system—what is your position on variable rates? Will you amend the bill to delete variable rates? Or, if you are going to allow them, if rates are lowered at one point, will you make it mandatory that that same opportunity for a variable or so-called discount rate is made available at all shipping points, so that all farmers can benefit, not just the ones that are close to a centralized shipping point or close to the main line?

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I think, as Mr. Benjamin recognizes and as I do, the question of variable rates is a very critical one, but it works both ways. It is very critical in the protection and maintenance of the existing branch line system. It is also one of the ways in which one can gain better efficiencies in the system in terms of the movement of goods and provide that kind of effectiveness.

I think what we have tried to strike in the bill is the option of exploring, in a very limited way, the exercise of variable rates in terms of weekend loadings in other areas and then subject that to the review in 1985-1986. I think it is one of those issues, which I pointed out in my earlier statement, that perhaps can only be determined by the testing of it, in a limited way, and by a much more extensive examination and organization as to how the variable rate structure may or may

[Translation]

mais en même temps, il doit y avoir une base réaliste pour le réseau de transport afin d'atteindre le rendement nécessaire pour le débloquer et le développer.

**Le président:** Monsieur Benjamin, il vous reste trois minutes.

**M. Benjamin:** Encore une fois, on nous sert les mythes des blocages et de l'inefficacité. Il y a déjà 15 ans, les compagnies d'éleveurs de grains, les agriculteurs, ont commencé à moderniser leur système d'éleveurs; mêmes les compagnies de chemins de fer ont commencé à faire quelques améliorations. Cela s'est fait continuellement. Avant la crise mondiale et quoi encore, des volumes records de marchandises ont été transportés vers la côte ouest. Nous avons transporté des volumes records de grains au cours des deux dernières années-récoltes, bien sûr en partie parce qu'il y avait moins de charbon à transporter. Le fait est que, comme nous l'a dit monsieur le juge Hall, les compagnies de chemins de fer doivent procéder à des améliorations de toute façon. Nous avons la preuve que s'il n'y avait plus aucun autre boisseau de céréales d'expédition vers la côte ouest, au moment où les marchés mondiaux du charbon et de la potasse et d'autres marchandises reprendront, cette capacité accrue sera nécessaire de toute façon. Ce n'est pas la faute des producteurs de grains et je crois que ce n'est pas non plus la faute du tarif du Nid-de-Corbeau, si nous nous sommes retrouvés dans les situations que nous avons connues de temps en temps auparavant.

J'aimerais demander au ministre, au sujet des taux variables, ce qui est un sujet très controversé dans l'Ouest, étant donné que les producteurs de grains ont des centaines de millions de dollars d'investis dans la modernisation, la rationalisation de leur système d'éleveurs, qu'elle est sa position face à ces taux variables? Allez-vous modifier le projet de loi et abolir les taux variables? Oui, si vous les adoptez, si les tarifs sont moins élevés en un certain endroit, allez-vous obliger que la même possibilité de tarifs variables ou de tarifs dits réduits soit offerte à tous les points d'expédition, de façon que tous les agriculteurs puissent en profiter et non seulement ceux qui se trouvent à proximité d'un point d'expédition centralisé ou à proximité de la voie principale?

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je pense, tout comme M. Benjamin, que la question des taux variables est très importante, mais il y a deux aspects à la question. En effet, ces tarifs sont très importants pour la sauvegarde et l'entretien de la voie principale existante. C'est aussi une façon d'améliorer le rendement du réseau pour le transport des marchandises et de fournir ainsi le rendement voulu.

Ce que nous avons essayé de faire dans ce projet de loi, c'est de pouvoir explorer, d'une façon très limitée, ce que donnerait l'application de tarifs variables pour les chargements de fin de semaine dans d'autres régions, le tout étant sujet à une révision en 1985-1986. Je crois que c'est là l'une des solutions possibles, comme je l'ai souligné plus tôt dans mon énoncé, qui ne peut être évaluée que par expérimentation, de façon limitée et dans le cadre d'un examen très approfondi qui permette de savoir

## [Texte]

not work. So the very tentative, limited steps taken in this bill are just to provide some incentive for a more productive system, but certainly not one that in any way would endanger the existing branch line system, as you have described it. Therefore, I think it is the right balance to be struck.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Dubois.

**Mr. Benjamin:** Second round.

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président. De ce côté-ci également, nous tenons, en tout cas en mon nom personnel et aux noms de mes collègues, à féliciter le ministre pour sa nomination, et le féliciter aussi pour, quelques jours après sa nomination, s'être rendu à Québec entendre la majeure partie des témoins qui ont comparu. Il a montré à la population son intérêt pour ce projet de loi en se rendant à Québec le 16 août.

Monsieur le ministre, mes collègues qui m'ont précédé ont parlé de la situation provoquée par ce projet de loi, que l'on avait entendu énormément de témoins, qu'il n'y avait pas nécessairement de consensus et sur ce que nous devions faire. J'ai écouté mon collègue conservateur parler du fait que tel ou tel groupe était contre le projet de loi, était contre la situation de la méthode de paiement... J'aimerais aussi dire à cette audience ce matin que les gens préfèrent cependant le projet de loi au statu quo... Et on peut parler de l'*Alberta Wheat Pool*, du *Manitoba Wheat Pool* et même de Gary Jones qui parlait pour l'Association canadienne des éleveurs ici, à la fin de juillet, à qui personnellement j'ai demandé: Est-ce que vous croyez qu'on doit faire quelque chose? Il m'a dit qu'évidemment beaucoup de ses membres étaient opposés à la méthode de paiement, mais qu'il fallait peut-être faire quelque chose, certainement. Et en son nom personnel, il disait qu'il fallait travailler en fonction de ce projet de loi.

• 1040

Il y a évidemment le gouvernement de la Colombie-Britannique qui, même quelques jours avant que nous arrivions en Colombie-Britannique, a passé une motion à l'Assemblée législative, motion préconisant le principe du bill et du passage du bill. Également les gens du charbon, de la forêt et des mines, qui effectivement nous demandent..., et même l'Association des mines, je pense, nous a dit que la pire chose que l'on pourrait faire, c'était de ne rien faire, de ne pas aller de l'avant. Et quant à la situation du Québec et de l'est du pays, je pense que la semaine dernière, jeudi, devant le Comité c'était la *Maritime Coalition* qui disait qu'il fallait aller de l'avant avec ce projet de loi.

Quant au gouvernement du Québec, dont mon collègue conservateur a parlé, je dois dire au ministre et à cette audience ce matin que nous avons leur mémoire et qu'au plan du mémoire proposé par ce qu'on appelle la Coalition, étaient inclus le gouvernement du Québec et l'Opposition officielle du Québec, c'est-à-dire le Parti libéral du Québec. Concernant cette situation, ce mémoire nous a parlé de la méthode de paiement pour laquelle ils étaient d'accord, et ils avaient quatre revendications... Moi-même posant une question à un

## [Traduction]

comment la structure des tarifs variables pourrait fonctionner ou pas. Ainsi, ces mesures expérimentales très limitées, préconisées dans le projet de loi, n'ont pour seul but que de tenter de rendre le système plus productif, et non pas de bouleverser tout le système existant, comme vous l'avez dit. Je crois donc que c'est là le juste équilibre à atteindre.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Dubois.

**M. Benjamin:** Deuxième tour.

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman. From this side too we would like, at least I would like and my colleagues would, to congratulate the minister for his appointment and for coming to Quebec City to hear the majority of the witnesses. By going to Quebec City on August 16, he showed to the people his interest for the bill.

Mr. Minister, my colleagues who spoke before me have described the situation created by the bill and have stressed that lots and lots of witnesses have been heard here without necessarily attaining consensus and have suggested things to do. I have listened to my conservative colleague about the fact that this group or the other was opposed to the bill, opposed to the system of payment... I would also like to tell this committee this morning that people prefer, however, to have the bill passed than to have the status quo... And we can talk about Alberta Wheat Pool, Manitoba Wheat Pool and even of Gary Jones who represented the Canadian breeders Association here, at the end of July, and to whom I asked personally: do you think we should do something? He told me that, of course, many of his members were opposed to the payment method, but that we surely should do something. And, in his own name, he said that we should also work keeping in mind this bill.

There is of course the government of B.C. who, even few days before we arrived in B.C., has passed a motion in Parliament recommending the principle of bill and the passing of bill. The coal, the forest people and the mines people also, who asked us..., and even the Mines Association, I think, told that the worst thing we could do, would be to do nothing, to stay put. As for Quebec and the east part of the country, I think that last week, Thursday, the Maritimes coalition was before the committee and saying that we should proceed with this bill.

As for the Quebec government, of which my conservative colleague has talked about, I must tell the minister and say this morning that we had their brief and that in the brief proposed by what we call the Coalition, were included the Quebec government and the official opposition of Quebec, which is the liberal party of Quebec. Regarding this situation, this brief mentioned the method of payment for which they agreed, and they had four demands... myself, asking a question to one of the people who appeared before you, the two



## [Text]

des individus comparaissant devant nous, les deux premières revendications étant déjà dans le bill, à savoir l'histoire du paiement aux chemins de fer..., ils nous ont dit qu'ils étaient d'accord avec cette situation-là; quant à l'accroissement futur des coûts de transport, ils nous demandaient que ce soit les expéditeurs qui paient l'accroissement futur, mais ils étaient d'accord pour qu'il y ait une participation au niveau du pourcentage, au niveau de l'inflation.

Quant aux nouveaux produits à ne pas ajouter à la liste, ils disaient même, ou un des responsables dans une entrevue au mois de mai disait, qu'ils ne feraient pas de bagarre là-dessus. Il restait une revendication et, finalement, dans leur conclusion ils n'en traitaient pas tellement.

Alors, quand je constate cette situation, monsieur le ministre, si je termine sur l'histoire du gouvernement du Québec, quand je vois que dans le document de la Coalition ils y apparaissent, et qu'ils nous font par la suite distribuer autre chose, et qu'ils n'ont même pas l'idée de nous envoyer quelqu'un pour déposer un document qui parle de tout et de rien en même temps, je pense que lorsque l'on voit le document déposé par la Coalition, on peut dire que c'est la position officielle du gouvernement du Québec qui dit que le paiement aux chemins de fer, c'est ce qu'ils recommandent..., et non pas le statu quo. Car ils ne nous ont envoyé personne pour défendre le statu quo.

Quant au consensus, monsieur le ministre, j'ai bien aimé les quelques mots, à la fin, de M. McMillan de *Prairie Farm Commodity Coalition* qui disait que concernant la révision de la méthode de paiement, il fallait peut-être faire quelque chose, et que si le gouvernement avait l'intention de passer le bill, comme tel, il fallait toucher à ce point.

Je reviendrai sur cet item et ce sera le sujet de ma première question, mais je veux parler aussi du fait que beaucoup de gens en Saskatchewan nous ont dit..., et bien nous n'avons pas les moyens de payer plus pour le transport de notre grain. D'autres personnes cependant nous ont dit que les agriculteurs avaient le moyen de payer plus et qu'évidemment le fait que depuis fort longtemps on avait ce système, il était sûr que ce n'était pas facile d'accepter une augmentation des coûts de transport.

Bref, et encore c'était M. McMillan qui disait cela, à savoir qu'il croyait que les agriculteurs avaient la possibilité de payer plus! Mais monsieur le ministre, dans vos remarques d'ouverture, vous disiez que vous étiez prêt à considérer la situation d'une révision possible de la méthode de paiement concernant 1985-1986. J'aimerais vous entendre un petit peu plus spécifiquement là-dessus car, évidemment, nous pouvons passer le bill avec la méthode de paiement actuelle.

• 1045

Est-ce que vous voulez immédiatement mettre sur pied un groupe d'étude, même si les gens nous disent qu'il faudrait peut-être encore étudier cela? Personnellement, je pense qu'on a suffisamment étudié ce projet de loi. Avant même qu'il ne soit déposé, beaucoup de gens ont fait des études à son sujet, dont le Rapport Gilson, l'étude Snavelly. Même si nous en

## [Translation]

first demands were already in the bill, the thing about the payment to the railways, they told us they agreed with that situation; as for the future increase of transportation costs, they asked us that the senders be the ones to pay the future increase, that they agreed to a sharing of the percentage, in terms of inflation.

As for the new products that should be not added to the list, they even said, or at least one of the people at the interview in May said that they would not fight over that. There still was one demand and, finally, in their conclusion they don't really talk about it.

So, when I see this situation, Mr. Minister, as far as the Quebec government is concerned, when I see that in the brief of the coalition they appear, and that after that they have us distributing something else, and that they don't even think about sending us someone to submit a document which deals of everything and nothing at the same time, I think that when one sees the document submitted by the coalition, one can say that it is the official position of the Quebec government that the payment to the railways, is what they recommend, . . . and not the statu quo. Because they have sent no one to defend the statu quo.

I also think, Mr. Minister, regarding the consensus situation, and I have appreciated what Mr. Mc Millan of the Prairie Farm Commodity Coalition has said at the end concerning revision of the payment method, that perhaps that was the time to do something, and that if the government had the intention of passing the bill as is, that point had to be considered.

I will come back to that item and it will be the subject of my first question, but I also want to speak about the fact that many people of Saskatchewan have told us . . . , well, we can't afford to pay more for the transportation of our grain. However, some other people have told us that the farmers could afford to pay more and, of course, the fact that this system has existed for a while, it is sure that it was not easy to accept an increase of the transportation cost.

Therefore, and again this was Mr. Mc Millan speaking, saying that he thought that farmers could afford to pay more! But, Mr. Minister, in your opening statement, you were saying that you were ready to consider a possible revision of the method of payment for the year 1985-1986. I would like to hear you elaborate a little more on that, since obviously we could pass the bill with the actual payment method.

Do you want to create a work group right now, even though people say that we should maybe continue to study it? Personally, I think that the bill has been studied enough. Even before it was tabled, lots of people had made studies about it, like the Gilson Report and the Snavelly study. Even if we go on talking about it for three more years, there is nothing more to

## [Texte]

parlons encore pendant trois ans, il n'y a plus rien à y faire, sauf peut-être pour ce qui est du consensus que les gens de l'Ouest tentent d'obtenir. Mais on se rend compte qu'il est impossible d'en arriver à un consensus à cet égard.

Désirez-vous, immédiatement après l'adoption du projet de loi, mettre sur pied ce comité ou ce groupe de travail qui étudierait, à travers tout le Canada..., et je dis bien à travers tout le Canada, de l'Est à l'Ouest, *from Coast to Coast* si on préfère..., qui étudierait, dis-je, les impacts sociaux et économiques se rapportant à cette méthode de paiement?

J'aimerais que vous commentiez ce sujet. A la fin de son témoignage, M. McMillan a soulevé ce point important et j'aimerais avoir des précisions sur cet aspect.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je remercie M. Dubois pour ses paroles de félicitations. C'est une grande occasion pour moi!

J'ai été très intéressé par les soumissions des groupes agricoles du Québec et par les propositions qu'ils ont faites, spécialement au sujet de leurs oppositions quant à la réforme du *Crow* et aux subventions aux chemins de fer. Nous nous sommes rendu compte qu'il existait un accord entre les groupes du Québec et que dans l'Ouest, il en existe un autre entre les *pools* dans le but de développer le système et d'accepter

—the common denominator, right?

At the same time, Mr. Chairman, I think from the proposition put forward as Mr. de Boer recounted, and by Mr. McMillan and others, that the concerns, the unfinished business, the impacts upon the livestock producers, the others who are somewhat anxious about the impact it might have... could be alleviated if there was assurance in the statute that they would have full opportunity to present their alternatives and to examine the alternatives and their impacts in a review system. I certainly agree about the spirit of that, and also with the recommendation that it would be very helpful to establish a working group, whatever name you want to give it, immediately, as soon as the legislation is completed, to begin examining those kinds of options and working in a parallel way with the actual implementation of the bill. I think that is one of the best assurances we can have, that when we reach the review period there will be a full exposition of the alternatives, the various factors, the various repercussions in an exact way, rather than dealing purely in speculation.

And I go back, I guess, to an old, very well-tested process in labour-management bargaining, that it is much easier to reach an agreement if you have spent several months or years ahead of time looking at the facts, so at least there is a mutual base of information, and there is a mutual base of understanding, before one gets down to the hard bargaining. I think it would be very helpful for Parliament during the period of that 1985-1986 review if there were that kind of evolution during that period of time, particularly because I think we have already started that.

## [Traduction]

do except maybe about the consensus that the people in the West are trying to attain. But we realize that it is impossible to have a consensus on this matter.

Do you want, immediately following the passing of the bill, to create this committee or this work group who would try to know, through all of Canada... and I say through all of Canada, from East to West, from Coast to Coast, if we would rather... that would try to determine the social and economic impacts of this method et payment?

I would like you to comment about this. At the end of his statement, M. McMillan has stressed this important matter and I would like you to clarify this aspect of the question.

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I want to thank Mr. Dubois for his congratulations. It is a great honour for me!

I was very much interested by the briefs submitted by the agricultural groups from Quebec and by the suggestions they made, especially about their opposition against the reform of the *Crow* and the payment of subsidies to the railways. We have realised that there was an agreement on this matter between the Quebec groups and that in the West, there is another agreement between the pools on the development of the system and on accepting.

... un commun dénominateur, n'est-ce pas?

En même temps, monsieur le président, je pense que la proposition telle que présentée par M. de Boer par M. McMillan et d'autres, voulant que les impacts sur les éleveurs, les autres intervenants qui se préoccupent plus ou moins de l'impact que cela peut avoir—puissent être atténués s'il était garanti dans la loi qu'ils auraient l'entière possibilité de soumettre leurs propres solutions de rechange et d'examiner les diverses solutions et leurs impacts dans le cadre d'une révision. Je suis certes d'accord avec l'esprit de cette proposition de même qu'avec la recommandation voulant qu'il soit très utile de mettre immédiatement sur pied un groupe de travail, quel que soit le nom qu'il porte, dès que la loi sera élaborée dans sa version définitive, pour commencer à examiner ces diverses options et à faire un certain travail parallèlement à l'application de la loi dans les faits. Je pense que c'est là l'une des meilleures assurances que l'on puisse obtenir, c'est-à-dire que lorsque que l'on en arrivera à la période de révision, toutes les options seront présentées, les divers facteurs, les diverses repercussions de façon précise, plutôt que de discuter de questions purement hypothétiques.

Je reviens sur ce qui est, je crois, un vieux processus bien éprouvé dans les négociations ouvrières patronales, qui veut qu'il soit beaucoup plus facile d'en arriver à une entente si l'on a passé plusieurs mois ou plusieurs années auparavant à examiner les faits pour qu'ainsi il y ait au moins une base d'informations communes, une compréhension des problèmes en cause avant de vraiment commencer les négociations. Je pense qu'il serait très utile pour le Parlement, pendant cette période de révision prévue pour 1985-1986, que cela se fasse, surtout que nous avons en fait déjà commencé à le faire.



[Text]

My sense of what has happened over the past couple of years has been a tremendous coming together of western organizations with the now increasingly eastern agricultural organizations, along with the railways and others, to look at the mutual issues they face. Rather than living in separated, isolated jurisdictions, and sort of talking to each other over the fence, they are now having you sit around the table.

So I think there is that real capacity in the review committee to bring about more of a consensual development over the next two or three years.

• 1050

I also would hope that one of the by-products of the establishment of the grain committee would be again to bring together the various operators in the system who are responsible for its effective application, and by having to examine on a continual basis how they can improve, how they can change, how they can augment the system, again it would provide a much closer realization of their mutual interests than there has been in the past.

So I think there are in this bill two very clear signals that we need to go further than we have in arriving at some of these resolutions, but to do so in a way that—the precedent has already been established.

**Le président:** Monsieur Dubois.

**M. Dubois:** Monsieur le ministre, j'aimerais revenir sur cette question de révision. Nous avons posé la question à certains groupes de témoins afin de savoir ce qu'ils en pensaient. Ils nous ont répondu qu'il est nécessaire, parfois, que les législations soient mises à jour et qu'on les révise.

Vous-même et certains de vos fonctionnaires avez rencontré des organismes agricoles, la semaine dernière, suite à votre nomination. De façon générale, est-ce que cette approche semble acceptable aux groupes que vous avez rencontrés? Personnellement, je me pose la question suivante, même si je suis d'accord avec le principe, en général: détenons-nous suffisamment d'informations, à ce jour qui nous permettent de conclure qu'en 1985-1986, nous aurons tous les éléments nécessaires, quant à ces impacts socio-économiques ou impacts agricoles, pour pouvoir prendre une décision? Je sais que cette question de révision fait déjà partie du projet de loi et que la date qu'on y mentionne est 1985-1986. Toutefois, ce que je voudrais savoir c'est s'il ne serait pas préférable de prolonger la période qui est prévue pour une telle révision.

Nous sommes maintenant en 1983; si le projet de loi est adopté dans les jours qui suivront le 12 septembre, avant que tout le système ne soit mis en place, cela veut donc dire que le groupe d'étude sur les impacts pourrait débiter ses travaux en 1984. Nous devrions au moins attendre la fin de la saison agricole de 1984 pour voir quelles seraient les influences de ce nouveau système. En 1985-1986, lors de la période de révision, deux saisons agricoles et demie seulement se seraient écoulées.

[Translation]

A mon sens, ce qui est arrivé au cours des quelques dernières années, c'est qu'il y a eu un important rapprochement entre les organisations de l'ouest et les organismes agricoles de plus en plus nombreux de l'est, de même qu'avec les compagnies de chemins de fer et d'autres organismes, afin d'examiner les questions d'intérêt commun auxquelles ils doivent faire face. Plutôt que de tout faire séparément, d'avoir des intérêts tout-à-fait distincts et de se parler l'un et l'autre en quelque sorte au-dessus de la clôture, on s'assoie maintenant autour d'une même table.

Je crois donc que ce comité de révision serait plus à même d'en arriver à une approche consensuelle au cours des deux ou trois prochaines années.

J'espère aussi qu'un des effets de la création du Comité d'étude du secteur des céréales soit de rassembler les divers intervenants responsables de la bonne application du système pour examiner, sur une base permanente, des façons d'améliorer, de transformer, de perfectionner le système. En outre, cela leur permettrait de satisfaire beaucoup plus leurs intérêts mutuels que dans le passé.

Alors, je pense que ce projet de loi offre deux indices qui nous incitent à aller plus loin que nous sommes allés en adoptant certaines de ces résolutions, mais de telle manière que, le précédent a déjà été établi.

**The Chairman:** Mr. Dubois.

**Mr. Dubois:** Hon. Minister, I would like to deal again with this review issue. We have asked some groups of witnesses what they thought of this reviewing system. They answered that it was sometimes necessary to update and review legislation.

Yourself and some officials of your department have met with farmers organizations last week after your appointment. Generally speaking, does this review approach seem acceptable to them? Personally, although I agree with the principle in general, I wonder if we have enough information right now to be able to conclude that in 1985-1986 we will know all the socio-economic or agricultural impacts in order to take a decision? I know that the review process is already included in the bill and that the deadline is 1985-1986. However, I would like to know if it would not be more appropriate to put the deadline to a later date.

We are now in 1983; if the bill is adopted a few days after September 12, it means that before the system is implemented, the impact study group could start its work in 1984. We should at least wait until the end of the 1984 crop season to see what would be the repercussions of this new system. In 1985-1986, the review would take place after only two and a half crop seasons.

## [Texte]

Est-ce que vos informations, à ce jour, vous permettent de nous dire que nous aurions un portrait approprié de cette situation à ce moment-là? Ne serait-il pas préférable de prolonger la période de révision, compte tenu de la date à laquelle nous sommes présentement, c'est-à-dire la fin de la saison agricole de 1983? C'est sur ce sujet que j'aimerais vous entendre.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I think Mr. Dubois raises a very important issue, as to how quickly we can mobilize this sort of information and really how accurate any impact studies would be. I think I would probably want to reserve some judgment on that and perhaps come back to committee with a fuller exposition on what might happen. I think it is something I would want to discuss.

I would raise two comments. First, I think it would be an area in which I would very much welcome the views of the committee. I think that because of your own extensive hearings you have probably had a chance to examine this question in a fairly thorough way.

• 1055

If we can provide supplementary advice through our officials and others as to some of the technical aspects of what a review would constitute, I would certainly be prepared to do that.

I think in this case, particularly if you take a proposal that the Manitoba Farm Bureau had, its entitlement proposal... It is an interesting one, but I think it would have to be really examined in far more detail before one could conclude that it is a workable one. It is based on some very new mechanics of payment and the pooling of moneys and so on. I think that would have to be tested out with potential users before one could say that is an option that should go through for examination under the review. But I do not think we could arrive at that kind of judgment without doing some very good, hard, technical work with people who are learned in the mechanics and the formulas of finance, particularly those who are involved in things like the Wheat Board and other areas. So that is an example, I think, of where it does need much more intensive examination.

The second part of the question—and I think the committee feels that it would want to go forward in that direction—would be to have some agreements by the major participants, the major groups involved, and hammer out a term of reference and a mandate for such a working group. I would indicate to you that from the visits I had last week there is a willingness to consider that. I would not say that everyone signed their name on the dotted line, but there certainly was a willingness to consider that as an option. In some cases it was seen very much as a welcome option, because it would offset any sorts of negative reactions. There is a feeling that there is a door open, that there are unresolved problems that must be dealt with and that this would provide the forum in which they could be done. Others, I think, are prepared to consider the idea; and that is what I would consider to be my job as a minister.

## [Traduction]

At this time, with the information you have, can you tell us that we would have an appropriate picture of the situation at that time? Do you not believe it would be advisable to extend the review period, as we are already at the end of the 1983 crop season? I would like to hear your views on that matter.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je pense que M. Dubois pose une question très importante, à savoir à quelle vitesse nous pouvons rassembler ce genre d'informations et quelle sera l'exactitude des études des répercussions du projet de loi. J'aimerais m'accorder un temps de réflexion à ce sujet et peut-être revenir vous exposer plus en détail ce que la situation pourrait être. C'est un sujet que j'aimerais traiter.

J'ai deux commentaires à faire. Premièrement, j'aimerais beaucoup avoir l'avis du Comité à ce sujet. Je pense que les nombreuses audiences que vous avez tenues vous ont permis d'étudier la question passablement en détail.

Si nous pouvons fournir des conseils supplémentaires par l'intermédiaire de nos fonctionnaires et d'autres spécialistes sur les aspects techniques de ce processus de révision, je serais certainement prêt à le faire.

Je pense que dans ce cas, particulièrement en ce qui concerne la proposition faite par le *Manitoba Farm Bureau*, la proposition concernant le droit aux subventions... c'est une proposition intéressante, mais je pense qu'il faudrait l'examiner beaucoup plus en détail avant de conclure qu'elle est applicable. Celle-ci se fonde sur de très nouveaux modes de paiement, la gestion commune de fonds, et le reste. Je pense qu'il faudrait la mettre à l'essai auprès d'utilisateurs potentiels avant de pouvoir dire qu'elle devrait être étudiée au moment de la révision. Mais je ne pense pas que nous puissions tirer ce genre de conclusion avant que des spécialistes des modes et des formules de financement, en particulier ceux qui s'occupent d'organismes comme la Commission canadienne du blé et d'autres, aient effectué des études techniques très poussées. Je pense que c'est là un exemple de proposition qu'il faudra examiner beaucoup plus en profondeur.

La seconde option—et je pense que le Comité pourrait s'orienter dans ce sens—consisterait à conclure des ententes avec les principaux intervenants, les principaux groupes intéressés, et établir le mandat d'un groupe de travail. Et je peux vous dire, après les rencontres que j'ai eues la semaine dernière, que certains consentent à explorer cette avenue. Je ne peux pas dire que tout le monde s'est engagé fermement, mais il y a certainement une ouverture en ce sens. Dans certains cas, cette option a été très bien accueillie, car elle pourrait éviter toutes sortes de réactions négatives. Nous sentons que la porte est ouverte, que ce groupe de travail pourrait être la tribune propice à la solution des problèmes qui se posent encore. D'autres, je pense, sont prêts à considérer l'idée; et je pense que c'est à moi de les y inciter.



## [Text]

I see, in large part, the role I would be playing would only really begin, almost, with the legislation being passed. There is an enormous amount of work that has to be done with the agricultural community, with the business community, with the railways—right across Canada—to get them to understand the bill fully, to begin working with it, to use it and to apply it. That really is a very major part of the task, and that is one that I would want to address myself to as soon as we get the bill through the House.

**Le président:** Une très courte question, monsieur Dubois.

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, beaucoup de personnes nous ont parlé du filet de sécurité, communément appelé *safety net*, en anglais, ayant trait au pourcentage fixé à 10 p. 100.

**M. Axworthy:** En anglais, c'est bien le *security net*?

**M. Dubois:** Oui, le filet de sécurité, le *safety net*.

Ceux qui ont fait des représentations à ce sujet-là nous disaient que le *safety net* devrait être moins élevé que 10 p. 100. Avez-vous des commentaires à ce sujet? Est-ce que le ministre serait ouvert à des suggestions dans le but de réduire ce *safety net*? Certains mentionnaient des chiffres de 5 p. 100 ou 6 p. 100. La plupart des groupes qui ont comparu devant nous et j'ai d'ailleurs un résumé ici qui a été préparé par M. Christopher...

**Le président:** Venez-en à votre question, s'il vous plaît!

**M. Dubois:** Oui, monsieur le président. M. McKnight sera le prochain intervenant, j'imagine, c'est pourquoi il dit cela!

Pouvez-vous me faire part de vos commentaires au sujet du *safety net* en termes de pourcentage?

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je suis d'accord avec ce concept du filet de sécurité. Cela m'apparaît être une excellente idée.

I am prepared to settle for 10%...

Mr. Chairman, I think what we are presently doing right now is looking at the various submissions that were introduced to this committee on the safety net issue to determine what the application might be and what the costing might be. Again, I would be in a position when you get to that issue perhaps to refer that examination to members of this committee to give them the best advice that we can get from our officials. I know you will have people working on it as well, but we are examining that to see whether the level could be altered or not.

**The Chairman:** Merci, monsieur Dubois.

With that, I am going to take a five-minute recess.

When we come back, Mr. McKnight will be the next questioner.

• 1100

The committee is recessed for five minutes.

## [Translation]

Je pense qu'en grande partie, je commencerais réellement à jouer mon rôle seulement après l'adoption du projet de loi. Il y a énormément de travail à faire auprès des agriculteurs, des commerçants, des sociétés ferroviaires—d'un bout à l'autre du Canada—pour leur faire comprendre toute la portée du projet de loi, pour commencer à appliquer la loi. C'est vraiment là une partie très importante de la tâche et c'est à cela que je voudrais me consacrer dès que le projet de loi sera adopté.

**The Chairman:** A very brief one, Mr. Dubois.

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, many people have told us about the safety net, commonly called *filet de sécurité*, in French representing a 10 p. 100 margin.

**Mr. Axworthy:** In English, is it the *security net*?

**Mr. Dubois:** Yes, the safety net the *filet de sécurité*

Those who have brought up that subject say that the *filet de sécurité* should be under 10 p. 100. What are your views on this? Would you receive proposals for the lowering of this *filet de sécurité*? Some have put forward 5 p. 100 or 6 p. 100 figures. Most of the groups that appeared before this Committee and I have a summary here prepared by Mr. Christopher...

**The Chairman:** Your question, please!

**Mr. Dubois:** Yes, Mr. Chairman. Mr. McKnight will be next, I suppose, that is why he says that.

Can you comment on the percentage of the *filet de sécurité*?

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I agree with the safety net principle. It seems to be an excellent idea.

Je suis prêt à accepter 10 %...

Monsieur le président, nous examinons actuellement les diverses représentations faites au Comité au sujet du filet de sécurité afin de déterminer les modalités d'application et les coûts. Ici encore, lorsque je serai en mesure de le faire, je pourrai communiquer les résultats des études faites par mes fonctionnaires aux membres du Comité afin de les guider le mieux possible. Je sais que de votre côté, des personnes étudient également cette question, mais nous essayons de savoir si le pourcentage peut être modifié ou non.

**Le président:** Thank you, Mr. Dubois.

Sur ce, nous allons suspendre nos travaux pour cinq minutes.

À notre retour, M. McKnight sera le premier à poser des questions.

Le comité est suspendu pour cinq minutes.

[Texte]

[Traduction]

• 1101

• 1108

**The Chairman:** Order. Our next questioner is Mr. McKnight. The rest of this round will be 10 minutes each. I still have nine questioners on the first round, which would take us to 12.40 p.m. Therefore I will be strict on the time and try to make sure that everyone who has asked to be heard is heard at least once.

Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I would like to explore where you said in your opening remarks that, meeting with the western farm leaders, they urged you to proceed with the bill. That appears to be at variance with what the committee was told by all the people who appeared in front of us in the prairie basin: the Prairie Pools; the Commodity Coalition, the Canola people, the United Grain Growers, individuals, the provinces. The bill was unacceptable to them as it was presently written, unless amendments were made. I would like to explore this. What farm leaders were you referring to and what leaders did you meet with who urged you to proceed with the bill as it was?

**Mr. Axworthy:** Mr. McKnight, if you go back and look at my statement—I could be corrected—I was not saying that they were all urging; I am saying there was an acceptance of the need to pursue and continue the issue that has begun. There are obviously a number of people who are disappointed that their specific set of proposals was not adopted in a wholesale fashion, but certainly the sense I have had . . . and I think Mr. Dubois properly enunciated many of the representations you have heard yourself before this before this committee—felt that even with some of the difficulties that would be attached, the importance of proceeding with a change to the statutes so that we can get the railway expansion moving is at the base line. It does form the common denominator.

• 1110

I do not think there are many people who would now argue, aside, I guess, from some of the representatives of the NFU and others, that we go back to the status quo. While they would prefer other kinds of options, they would not want necessarily just to restore the status quo, because that would be counter-productive.

**Mr. McKnight:** Just to follow through, Mr. Minister, United Grain Growers in their presentation . . .

. . . the present bill requires substantial major revisions if it is to be the instrument to accomplish the purpose intended consistent with the following objectives.

The Manitoba Farm Bureau:

**Le président:** À l'ordre. Notre prochain intervenant est M. McKnight. Le reste des personnes disposera de 10 minutes chacune. J'ai encore neuf intervenants au premier tour, ce qui nous amènera à 12h40 p.m. Aussi, je serai sévère avec le temps et j'essaierai de m'assurer que chacun d'entre vous qui a demandé à être entendu soit entendu au moins une fois.

Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'aimerais m'arrêter sur ce que vous avez dit dans vos remarques d'introduction, que les dirigeants de fermes de l'Ouest, au cours de réunions, vous ont poussé à poursuivre vos travaux concernant le projet de loi. Cela ne semble pas correspondre avec ce qui a été dit au comité par les personnes qui se sont présentées devant nous dans le bassin des prairies: les *Prairie Pools*; la *Commodity Coalition*, les Canola, les *United Grain Growers*, des particuliers, des provinces. Pour eux, le projet de loi était inacceptable sous sa forme présente, à moins que des modifications n'y soient apportées. J'aimerais étudier cela, à quels dirigeants agricoles faites-vous allusion et quels dirigeants avez-vous rencontré, qui vous ont poussé à continuer vos travaux sur le projet de loi comme il était?

**M. Axworthy:** Monsieur McKnight, si vous retournez en arrière et examinez ma déclaration, vous pourrez me corriger, je n'ai pas dit qu'ils m'ont tous poussé; je dis que la nécessité de poursuivre et de continuer les travaux était favorablement approuvée. Il y a bien sûr un certain nombre de personnes qui sont déçues par le fait que leur série particulière de propositions n'ait pas été adoptée d'une façon globale, mais certainement j'ai eu l'impression, et je crois que M. Dubois a convenablement exposé un grand nombre des déclarations que vous avez vous-mêmes entendues devant ce comité, que même avec certaines des difficultés inhérentes, l'importance de procéder à un changement des statuts de façon à ce que l'expansion du chemin de fer puisse se poursuivre est fondamentale. C'est le dénominateur commun.

Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de gens qui proposeraient maintenant, à part je suppose certains des représentants du NFU et certains autres, que nous retournions au statu quo. Bien qu'ils préféreraient d'autres genres de possibilités, ils ne désiraient pas nécessairement simplement rétablir le statu quo, parce que ce serait non productif.

**M. McKnight:** Simplement pour continuer, monsieur le ministre, les *United Grain Growers* dans leur présentation . . .

. . . le projet de loi actuel exige des révisions majeures importantes s'il doit être l'instrument permettant d'atteindre le but conformément aux objectifs suivants.

Le Manitoba Farm Bureau:



## [Text]

We want the bill amended. We cannot support it in its present form.

The Saskatchewan Wheat Pool wanted eight gates closed before they could support the bill.

All these organizations in their presentations said if these proposals that they put forward were not incorporated within the bill, they would prefer the status quo. What leaders did you meet with in western Canada who said the bill as it presently is proposed is acceptable?

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I did not say that the bill as presently proposed was—we do not want to presume or prejudge the work of this committee. The whole point of this committee is to take those points of view into account and to look very carefully at the representations that have been made and to assess, through the combined wisdom of members of this committee, what revisions or alterations or modifications might be in order. I said in my opening statement I too would not want to presume or prejudge that, and the support for the bill will be in large part predicated on the work of yourselves and what you think is the common point that should be reached between some of those areas.

I think you would recognize, as we all do, that oftentimes the representations of one group or another are contradictory, or cancel each other out; that they recommend different things. For those groups that would recommend, for example, a lifting of the volume cap, we recognize that that might have a further negative impact on livestock producers. So I guess part of the calculation depends on the region you represent or where you think the best interest lies. It would be for members of this committee to make recommendations based on those calculations.

Unlike you, Mr. McKnight, I do not think the game is by any means over. I think we are in the late innings, but I still think we have lots of pitches to play. I would continue playing the game and seeing where we go before we make those kinds of conclusive judgments.

**Mr. McKnight:** If I understand you correctly, then, the people who have appeared before the committee from the prairie basin, the farm groups, have not told you anything different from what they informed the committee of, and their support of the bill will only be given if certain amendments, as they proposed them, are incorporated in this bill—going back to the pools, going back to UGG, going back to the farm commodity groups.

In your opening remarks, you were very conciliatory and willing to accept changes as this committee would put them forth. Would you be willing to accept UGG's proposal that the Crow benefit remain in constant dollars?

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, that would be, I guess, a question that would be more properly put in this committee, if they are prepared to recommend it. The particular proposal in that area is one that would have to be measured against some of the other calculations that are being made in arriving at the

## [Translation]

Nous désirons que le projet de loi soit modifié. Nous ne pouvons l'appuyer sous sa forme actuelle.

Le *Saskatchewan Wheat Pool* désirait que huit barrières soient fermées avant de pouvoir appuyer le projet de loi.

Tous ces organismes dans leur présentation ont déclaré que si ces propositions qu'ils présentaient n'étaient pas incorporées dans le projet de loi, ils préféreraient le statu quo. Quels dirigeants avez-vous rencontrés dans l'ouest du Canada qui aient déclaré que le projet de loi sous sa forme actuelle est acceptable?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je n'ai pas dit que le projet de loi sous sa forme actuelle—nous ne désirons pas présumer ou préjuger du travail de ce Comité. L'objectif général de ce Comité est de tenir compte de ces points de vue et d'examiner très soigneusement les représentations qui ont été faites et d'évaluer, grâce à la sagesse combinée des membres de ce Comité, que les révisions ou les modifications puissent être en ordre. J'ai dit dans ma déclaration d'ouverture que je n'aimerais pas non plus présumer ou préjuger que, et l'appui au projet de loi sera en grande partie grâce à votre travail et à ce que vous croyez être l'objectif commun qui devrait être atteint parmi certains de ces domaines.

Je pense que vous devriez reconnaître, comme nous le savons tous, que souvent les représentations d'un groupe ou d'un autre sont contradictoires, ou s'effacent l'un l'autre; qu'ils recommandent des choses différentes. Pour les groupes qui recommanderaient par exemple une augmentation du plafond, nous reconnaissons que cela aurait des répercussions négatives ultérieures sur les producteurs de bétail. Aussi je crois qu'une partie des calculs dépend de la région que vous représentez et où vous pensez que les meilleurs intérêts se trouvent. C'est aux membres de ce Comité de faire des recommandations fondées sur ces calculs.

Contrairement à vous, monsieur McKnight, je ne pense pas que le problème soit réglé. Je pense que nous sommes dans les derniers tours, mais je pense aussi que nous avons beaucoup de coups à jouer. J'aimerais continuer à jouer le jeu et voir où nous allons avant de faire ce genre de jugement définitif.

**M. McKnight:** Si je vous comprends bien alors, les gens qui se sont présentés devant ce Comité du bassin des Prairies, les groupes d'agriculteurs, ne vous ont pas dit grand chose de différent de ce qu'ils ont dit au Comité, et leur appui au projet de loi sera seulement donné si certaines modifications, comme ils les proposent, sont incorporées dans ce projet de loi—en revenant aux pools, au UGG, aux produits agricoles.

Dans vos remarques d'introduction, vous étiez très conciliant et désireux d'accepter les changements de la façon dont ce Comité les présenterait. Désiriez-vous accepter la position de l'UGG ce que la subvention de la loi du Nid-de-Corbeau reste en dollars constants?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, c'est je crois une question qui serait plus convenablement présentée dans ce Comité s'ils sont prêts à la recommander. La proposition particulière dans ce domaine est qu'elle devrait être mesurée par rapport à certains autres calculs qui sont faits en arrivant

[Texte]

base rate and what the government share of that would be. But as we all know, every action has a reaction. You tinker with one part of the machinery and it has impacts on other parts of it.

If I can provide any of my own advice to the committee in terms of this presentation, it is to recognize that none of these proposed recommendations that are received from groups can be treated in isolation. They have a series of implications for other parts of the bill. When you are looking at who gets impacted and who gets benefits, I think you have to deal with a synthesis of those recommendations, not each one by itself; because as I say, some of them are self-cancelling.

**Mr. McKnight:** Mr. Minister, that is the weakness of the bill. That is why we have 300-plus amendments presented to us by different organizations, some 40 errors of omission, in the opinion of farm organizations. The committee did not draft the bill. And unless the government and you, Mr. Minister, are prepared to make indeed major changes in this bill, the acceptance by the farm organizations and the provinces in western Canada—in the prairie basin at least—will not be forthcoming. Are you prepared to make major concessions?

• 1115

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I would just, in part, if I could, turn the question around to Mr. McKnight. Is this committee prepared to make recommendations for major changes?

**Mr. McKnight:** I am sure there will be recommendations made. Taking a look at the make-up of this committee, Mr. Minister, we would be somewhat remiss in not drawing to your attention that the government members outnumber those of the opposition.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, from the conversations I have had, I understand there has been a high degree of collegiality and exchange, and a parliamentary committee is exactly that. It is constructed in a way designed to ensure that, first, there is full hearing and representation and, secondly, when you get down to the hard grit of clause-by-clause approaches, it is the dynamics of the committee that are very important in this area. If a consensus emerges on those, then obviously as a government we would want to seriously consider them.

But I go back to my point: I think this committee has a very valuable role to play, and if you can find a way of resolving some of those contradictions and arriving at what you see to be as fair trade-offs, that are not presently in the bill, then we would certainly be prepared to look at them.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, I would like to change . . .

**The Chairman:** You have two minutes left, Mr. McKnight.

[Traduction]

au taux de base et ce que serait la part du gouvernement. Mais comme nous savons tous, chaque action entraîne une réaction. Vous bricolez une partie de la machine et cela a des répercussions sur d'autres parties.

Si je peux donner mon propre avis au Comité quant à cette présentation, je dirais qu'aucune de ces recommandations proposées qui parviennent de groupes ne peuvent être traitées isolément. Elles ont une série de répercussions pour d'autres parties du projet de loi. Lorsque vous observez qui reçoit les répercussions et qui reçoit les avantages, je pense que vous devez considérer une synthèse de ces recommandations, et non une par une; parce que comme je l'ai dit, certaines d'entre elles s'annulent.

**M. McKnight:** Monsieur le ministre, c'est la faiblesse de ce projet de loi. C'est pourquoi différents organismes nous ont présenté plus de trois cents modifications au projet de loi et que, de l'avis des associations d'agriculteurs, il y a quelque quarante erreurs d'omission. Le comité n'a pas rédigé le projet de loi. Et, à moins que le gouvernement et vous, monsieur le président, ne soyez prêts à apporter des changements majeurs au projet de loi, les associations d'agriculteurs et les provinces de l'Ouest, du moins celles des Prairies, ne vous accorderont pas leur soutien. Êtes-vous prêt à faire des concessions importantes?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, j'aimerais, si vous me le permettez, retourner la question à M. McKnight. Le comité est-il prêt à recommander des changements importants?

**M. McKnight:** Je suis certain que le comité fera des recommandations. Si vous examinez la composition du comité, monsieur le Ministre, ce serait une négligence de ma part de ne pas vous faire remarquer que les membres du gouvernement dépassent en nombre ceux de l'opposition.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, d'après les conversations que j'ai eues, j'ai compris qu'il y avait eu parmi les membres du comité une collaboration intense et une grande entente, et c'est là véritablement l'objectif d'un comité parlementaire. Les comités parlementaires sont conçus de façon, primo, à permettre à tous ceux qui le veulent de se faire entendre et, secundo, à tirer profit de la synergie qui s'exerce entre les membres lorsqu'ils étudient un projet de loi article par article. Si les membres atteignent un consensus sur les articles à l'étude, il est évident que, en tant que gouvernement, nous les examinerons de près.

Mais je veux revenir à ce que je disais. Je crois que le comité a un rôle très important à jouer et, si vous trouvez un moyen de résoudre certaines des contradictions et si vous trouvez des compromis raisonnables, qui ne figurent pas à l'heure actuelle dans le projet de loi, alors nous serons certainement prêts à les considérer.

**M. McKnight:** Monsieur le président, j'aimerais changer . . .

**Le président:** Il vous reste deux minutes, monsieur McKnight.



[Text]

**Mr. McKnight:** Okay. In your statement about the necessity of this bill to proceed because of the need for the railroads to put infrastructure in place, and they cannot do this unless we proceed with this bill, you are certainly aware, Mr. Minister, that some \$300 million-plus has already been paid out in interim rail payments to the railroads. Why could that not continue? Why would there not be the ability to continue an interim payment? We still have the branch-line rehabilitation program continuing, allowing the railroads to carry on expansion, to upgrade their facilities. Why would it be necessary to impose what could well be described as an imperfect bill so the railroads could continue, when the government has the authority through interim payments to finance that expansion now?

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, what I think is very important in this whole exercise is that there be some degree of certainty in the planning for this expansion. When you are talking about capital requirements of \$16 billion-plus, and you have to go to capital markets to raise that, you cannot do it in a series of ad hoc annual interim payments; there has to be some surety there will be an income base on which that capital can be raised. I think an interim payment scheme was okay because the legislation had been introduced and there was a clear commitment by the government to proceed and derive the benefits. But that is not a system that would result in perpetuity with the kind of railway expansion the country needs.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight. Madam Côté.

**Mme Côté:** Merci, monsieur le président.

Moi aussi, je voudrais souhaiter la bienvenue au nouveau ministre des Transports et l'assurer de ma plus entière collaboration. Je sais qu'il aura énormément de travail. Étant moi-même dans un comté qui a besoin des trois volets du ministère des Transports, nous aurons de très bonnes relations, monsieur le ministre!

Vous me permettrez aussi, monsieur le président, de dire que le ministre précédent, M. Pepin, a été un des grands ministres des Transports au Canada. Je répète simplement ici ce qui a été dit par un ministre de la Colombie-Britannique lorsqu'il a présenté sa motion la semaine dernière à Victoria, motion demandant que le gouvernement du Canada change le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, et spécifiant aussi qu'il faut absolument faire quelque chose. A ce moment-là, il a souligné le travail exceptionnel de M. Pepin sur cette question-là, comme sur d'autres d'ailleurs.

Pour ma question je ferai référence à la nécessité d'avoir ou de ne pas avoir, ou le souci de rechercher le plus possible un consensus sur cette question.

[Translation]

**M. McKnight:** Très bien. Lorsque vous avez affirmé qu'il est nécessaire d'adopter le projet de loi parce que les sociétés ferroviaires doivent mettre en place une infrastructure et qu'elles ne peuvent pas le faire tant que le projet de loi n'est pas adopté, vous êtes sûrement au courant, monsieur le Ministre, que plus de \$300 millions ont déjà été versés aux sociétés ferroviaires à titre de paiements provisoires. Pourquoi ne pas continuer ces paiements? Pourquoi ne peut-on continuer à faire des paiements provisoires? Le programme d'amélioration des voies secondaires est toujours en vigueur et il permet aux sociétés ferroviaires d'élargir et d'améliorer le réseau. Pourquoi faudrait-il adopter un projet de loi imparfait pour permettre aux sociétés ferroviaires de continuer à fonctionner, alors que le gouvernement peut financer dès maintenant l'expansion du réseau au moyen de paiements provisoires?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, l'élément important de tout ce projet de loi est qu'il assure une certaine continuité pour la planification de l'expansion. Lorsque vous parlez de mises de fonds de plus de \$16 milliards et que vous devez aller chercher cet argent sur les marchés financiers, vous ne pouvez pas le faire à coup de paiements provisoires annuels et spéciaux. Je crois qu'un plan de paiements provisoires était une bonne façon de procéder dans la mesure où le gouvernement avait l'intention de présenter un projet de loi et qu'il s'engageait à distribuer la subvention. Toutefois, ce n'est pas la sorte de plan qu'il faudrait perpétuer, étant donné le genre d'expansion ferroviaire dont ce pays a besoin.

**Le président:** Merci, monsieur McKnight. Madame Côté.

**Mrs. Côté:** Thank you, Mr. Chairman.

I, too, would like to welcome the new Transport Minister and assure him of my full co-operation. I know he will have a lot of work. Belonging myself to a country where the three programs of the Ministry of Transport are put to use, I am sure we will have very harmonious relations.

I would like to add, with your permission, Mr. Chairman, that the previous minister, Mr. Pepin, has been one of the great Transport ministers of Canada. I only repeat here what was said last week by a minister of British Columbia in his motion asking the Government of Canada to change the Crow rate and specifying that something must be done. At that occasion, he underlined the exceptional work accomplished by Mr. Pepin on this question, as on many others.

As far as my question is concerned, I will refer to the need to look or not to look for a consensus on this question.

• 1120

Et je vous avouerai, monsieur le ministre des Transports, qu'ayant fait partie du Comité les deux semaines où des séances ont été tenues dans l'Ouest, nous nous sommes rapidement rendu compte qu'il était pratiquement impossible de s'entendre sur une question aussi fondamentale pour chacun

And I will confess to you, Mr. Minister, that, after being with the Committee during the two weeks the hearings were held in Western Canada, we came rapidly to the conclusion that it was practically impossible for the grain producers of that region to agree on such a basic question. And the same

**[Texte]**

des producteurs de céréales dans l'Ouest. Et j'irai même jusqu'à dire pour chacun des éleveurs de l'Ouest. Même du Québec! Vous savez que cette question n'a laissé personne indifférent parmi les intervenants du monde agricole. Et le consensus qui semblait être atteint avant la tenue des auditions du Comité des transports à Québec, s'est finalement brisée comme vous le savez, mardi le 16 courant, lorsque la Coalition a présenté son document disant qu'ils se réjouissaient de savoir que le paiement allait aux compagnies de chemins de fer., mais en même temps il y avait une position dissidente, celle du ministre de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Pêcheries qui disait: il faut maintenir le statu quo... Le projet de loi n'étant pas satisfaisant!

Et je vous rappellerai, monsieur le ministre, que M. le ministre de l'Agriculture, de l'Alimentation et des Pêcheries du Québec avait été, et selon la coalition est toujours, un membre extrêmement important de ladite Coalition.

Si vous attendez un consensus, nous serons encore ici dans 10 ans à en parler, si les citoyens du Canada ont la patience de nous réélire tous!

Par ailleurs, le ministre de l'Agriculture du Québec fait une suggestion, et ceci fait suite à plusieurs représentations qui nous ont été faites dans l'Ouest., il s'agit de considérer la possibilité d'ajouter les compagnies de camionnage aux compagnies de chemins de fer pour assurer le transport des céréales. Or, comme vous le savez, l'Association canadienne du camionnage est venue ici.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez, parce que c'est une grande question, et finalement cela a été discuté un peu.

**Le président:** Monsieur le ministre.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, first I want to endorse the remarks made by Madam Côté concerning the accomplishments of my predecessor. I think the work he has done in moving this particular issue, as well as many others, deserves great compliment, and I know history will record that. I associate myself with those sentiments very much and hope I can draw upon the same amount of goodwill from members of this committee that my predecessor was able to enjoy.

As far as the question of the development of a consensus, that is one reason why I think the post-Crow period, if you like, is as important as the period that has gone on before. It is going to be very essential that once the legislation is enacted into law, and we have the system in place, that we work very carefully with the chief partners in the system to ensure that there is a maximum amount of co-operation and a maximum achievement of the benefits of the legislation. I think sometimes we tend to neglect that too often, and I was interested in your comments about the fact that there did not seem to be all that many areas of agreement in your representations from western groups.

I go back into the history of freight rate debates that have gone on in this country for over a hundred years, and it is interesting that what we see now is not an unusual pattern; that when we have gone into the recommendations of changing

**[Traduction]**

goes for the livestock producers of Western Canada. Even for those of Quebec! You surely know that this question preoccupies all the members of the farm community. And the consensus we had seemed to reach before hearings were held in Quebec finally came to an end, as you know, on Tuesday, the 16th, when the Coalition submitted its brief saying that it was happy to hear the payment was to go to the railway companies... But, at the same time, opposition to that was voiced by the Agriculture, Food and Fisheries minister who said that it was necessary to maintain the status quo because the bill was inadequate.

And may I remind you, Mr. Minister, that the Agriculture, Food and Fisheries minister of Quebec was and is, according to the Coalition, a very important member of the said Coalition.

If we wait to reach a consensus, we will still be here in ten years talking about it, provided Canadians have the patience to re-elect us all!

In other respects, the Agriculture minister of Quebec made a suggestion—which goes along the same lines as some representations that were made to us in Western Canada—to the effect that we should consider the possibility of adding the trucking companies to the railway companies for the transport of grain. Now, as you know, the Canadian Trucking Association came to the hearing.

I would like to know what you think of this suggestion, because it is an important question and it was not discussed at length.

**The Chairman:** Mr. Minister.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je veux dire tout d'abord que je suis tout à fait d'accord avec les remarques faites par M<sup>me</sup> Côté au sujet des réalisations de mon prédécesseur. Je crois que le travail qu'il a fait sur cette question, et sur bien d'autres, mérite d'être souligné, et je sais que l'histoire en tiendra compte. Je m'associe à tous ceux qui lui offrent des félicitations et j'espère que je saurai susciter chez les membres de ce comité autant de bonne volonté que mon prédécesseur l'a fait.

Quant à la question du consensus, je pense que la période qui suivra l'adoption du projet de loi sur le Nid-de-Corbeau sera aussi importante que la période qui l'a précédée. Une fois le projet de loi adopté et le système en place, il faudra travailler de très près avec les principaux participants afin de favoriser la meilleure collaboration possible et d'assurer la réalisation de tous les avantages de la loi. Je crois que parfois nous avons tendance à négliger cet aspect et j'ai apprécié votre remarque stipulant qu'il ne semblait pas y avoir trop de sujets de désaccord parmi les groupes de l'Ouest.

Si l'on examine les débats sur les tarifs marchandises qui ont eu lieu dans ce pays au cours des cents dernières années, on constate que rien n'a changé. Lorsque nous avons recommandé des changements à apporter au tarif de l'Ouest et du Manitoba



[Text]

the western differential, the Manitoba differential and other rates that were in during the periods of the 19th century and into the 1920s, the west also had very different points of view about what was in its best interest at that time, and tended, as a result, to throw the resolution of it to the federal government.

I would think it is fair to say that the end result has been beneficial there, particularly with the equalization of rates that took place in the 1950s; it did bring that about. I hope the same result will occur here; that we will see that this has been in the large-scale best interest of all concerned after the controversy is over.

As far as the question of the Canadian Trucking Association, if I understand the question properly, the issue there would be its membership on the Grain Transportation Committee as one of the chief participants. If that is the case, it is something on which I think I would really have to defer to this committee's judgment because I did not have a chance to hear either the brief or the questions. I will go back and look at it, but if it is a question of the membership and composition of that committee, I think that is an area where this parliamentary group would be in the best position to make recommendations.

• 1125

**Le président:** Madame Côté, vous avez trois minutes.

**Mme Côté:** Merci, monsieur le président.

Ma question n'était pas tout à fait pour cela, à savoir que les compagnies de camionnage doivent faire partie du comité supérieur du transport du grain, mais devraient plutôt bénéficier de subventions du gouvernement du Canada dans le transport du grain. C'est une autre question.

**Mr. Axworthy:** Well, Mr. Chairman, right now there is enough trouble with the railways without getting into trucking. I think, obviously, there has to be an ongoing assessment of the way in which the transportation system in all its parts works, and next to me, one of Canada's great experts in that area is Mr. Mulder, who is responsible for surface transportation, and I will be sure to ask him for some answers to that question at the first opportunity.

**Mme Côté:** D'accord!

Ma dernière question concerne justement le comité supérieur. Quand vous dites dans votre projet de loi qu'au moins trois personnes siégeront, au nom des utilisateurs des grains, au comité, pensez-vous que, conformément à la demande qui est faite par la Coalition, le projet pourrait être modifié pour qu'il y ait trois personnes qui siègent au nom des utilisateurs des grains? Et considérez-vous comme raisonnable que la province de Québec ait un représentant à ce comité supérieur?

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, it is certainly not contemplated that provincial government representatives would sit on

[Translation]

ou à d'autres tarifs qui étaient en vigueur durant le XIXe siècle et jusque dans les années 1920, l'Ouest présentait aussi plusieurs points de vue différents sur ce qui pouvait le mieux servir ses intérêts et avait tendance, par conséquent, à remettre la résolution du problème entre les mains du gouvernement fédéral.

Je crois qu'il est juste de dire que le résultat final lui a été profitable, vu en particulier l'égalisation des tarifs qui a eu lieu dans les années 1950. L'Ouest a accompli cela. J'espère que nous obtiendrons les mêmes résultats dans ce cas-ci et que, une fois la controverse terminée, nous estimerons que le débat actuel a servi, dans une large mesure, les intérêts de toutes les parties concernées.

Pour ce qui est de la question relative à l'Association canadienne du camionnage, si je comprends bien, il s'agit de savoir si l'on veut admettre cette association, à titre de membre principal, au sein du comité du transport des céréales. Le cas échéant, je crois qu'il me faudrait laisser au Comité le soin de poser son jugement, puisque je n'ai pu entendre ni le mémoire ni les questions. Je vais lire le mémoire, mais, si la question porte sur la composition du Comité, le groupe parlementaire serait, à mon avis, tout désigné pour formuler des recommandations.

**The Chairman:** Mrs. Côté, you have three minutes.

**Mrs. Côté:** Thank you, Mr. Chairman.

My question did not refer to that point. To decide if trucking companies should be represented on the Senior Committee on Grain Transportation, but receive, instead, grain transportation subsidies from the federal government is another question.

**M. Axworthy:** Je répondrai à cela, monsieur le président, qu'il y a, à l'heure actuelle, suffisamment de difficultés en ce qui concerne les chemins de fer pour que nous n'abordions pas la question du camionnage. De toute évidence, il y a eu un processus permanent d'évaluation des activités de toutes les composantes du réseau de transport; l'un des meilleurs spécialistes du Canada en la matière, après moi, est M. Mulder, qui a la charge des transports de surface et vous pouvez être assurée que je lui demanderai certaines réponses dès que j'en aurai l'occasion.

**Mrs. Côté:** Okay.

My last question precisely refers to the senior committee. When you declare, in the bill, that at least three representatives will sit on the committee on behalf of grain users, do you think that in accordance with the coalition's claim, the bill could be revised so that three representatives be nominated on it on behalf of the grain users? Also, do you think it reasonable that the Province of Quebec be represented on the senior committee?

**Le président:** Monsieur le ministre.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, nous n'avons certainement pas envisagé que des représentants des gouvernements

[Texte]

that grain committee. The purpose of the grain committee is to bring together the actual participants in the system itself: shippers, producers, railways, port people. I think that particular question of the composition of the committee is, however, one of very central importance, and again I look towards this committee for their judgment on that issue because it is one that . . .

**An hon. Member:** Just on feed grain users from Quebec.

**Mr. Axworthy:** Oh, I see. I am sorry, you did not mean Mr. Garon in person . . .

**Mme Côté:** Je voulais simplement indiquer des «consommateurs», des «utilisateurs» de céréales provenant d'autres provinces que des provinces productrices. Est-ce qu'à ce moment-là vous pensez que les utilisateurs de la province de Québec . . .

**M. Axworthy:** Je crois que c'est maintenant et déjà dans le projet de loi, mais il est possible que ce Comité-ci fasse des recommandations pour la composition du futur comité supérieur.

**Mme Côté:** Parfait! Merci.

**Le président:** Merci, madame Côté.

Mr. Mayer, 10 minutes.

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Again, I congratulate the minister on his new job, and wish him luck in his proceedings with this bill. I am also interested that he puts so much emphasis and, I guess, onus or responsibility for amendments back on the committee, which I certainly think is useful and, at least from our point of view, I think the committee will certainly be up to that challenge. There are a lot of amendments we will have no trouble in proposing, that will be an improvement to the bill, at least in my mind, so I think his attitude in that regard is certainly welcome and healthy.

In your opening remarks, Mr. Minister, you talked about hope for the livestock producer in Manitoba; at the same time you talked about hope for the coal producer in B.C.; you mentioned that grain should be permitted to get to port with a high degree of certainty. I want to make the case that in Manitoba, if there is not some kind of an option or at least a chance of some of the money going to producers from your own province, from my own province, that in many ways is not the proper way to proceed. Because, given that Manitoba's grain for export flows through Thunder Bay, and if we are going to pay the railways and the railways are going to use, as you already pointed out, that extra money to build capacity through the mountains to go to Vancouver or to Prince Rupert for export capacity, that really does nothing for the Manitoba producer, unless you have some kind of an option for the money going to producers in Manitoba.

[Traduction]

provinciaux siègent à ce Comité. Le Comité a pour objet de rapprocher les participants réels du réseau même, soit les expéditeurs, les producteurs, les sociétés ferroviaires et les sociétés portuaires. Toutefois, à mon avis, la question de la composition du comité est fondamentale et, encore une fois, je laisserai au comité le choix de se prononcer sur cette question, car elle . . .

**Une voix:** Des représentants des utilisateurs de céréales fourragères provenant du Québec, simplement.

**M. Axworthy:** Oh! Je vois. Je croyais que vous vouliez parler de M. Garon lui-même . . .

**Mrs. Côté:** I simply meant "consumers", grain "users" from other provinces than grain producing provinces. Do you think then that users from Quebec . . . ?

**Mr. Axworthy:** I feel now that this is the intent of the bill, but it is possible that this committee make recommendations on the composition of the future senior committee.

**Mrs. Côté:** Perfect! Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mrs. Côté.

Monsieur Mayer, vous avez dix minutes.

**M. Mayer:** Je vous remercie, monsieur le président.

Encore une fois, je félicite le ministre de sa nouvelle nomination et lui souhaite bonne chance en ce qui concerne l'adoption du projet de loi. Je trouve également intéressant qu'il accorde autant d'importance et, oserai-je dire, de responsabilités au Comité, en ce qui concerne les modifications au projet. Selon moi, ce Comité est extrêmement utile et, de notre point de vue du moins, il sera sûrement à la hauteur de son mandat. Nous trouverons facilement nombre d'amendements à proposer, qui, selon moi, amélioreront le projet. Son attitude à cet égard est donc certainement bienvenue et saine.

Monsieur le ministre, vous avez déclaré, dans votre allocution d'ouverture, qu'il y a de l'espoir pour les éleveurs du Manitoba; dans le même souffle, vous avez dit qu'il y en a aussi pour les producteurs de charbon de la Colombie-Britannique; vous avez affirmé que l'on devrait être assurés que les céréales se rendront bien jusqu'aux ports. Dans le cas du Manitoba, si l'on ne met en place aucun mécanisme ni que les producteurs de notre province, de ma province, n'ont aucune chance de toucher une partie des fonds, à nombre d'égards, le mécanisme sera inadéquat. En effet, sachant que les céréales manitobaines destinées à l'exportation passent par Thunder Bay, si les subventions vont aux sociétés ferroviaires, qui, comme vous l'avez déjà souligné, utiliseront ces fonds supplémentaires pour construire, dans les montagnes, un tunnel qui les mènera à Vancouver ou des installations d'exportations à Prince Rupert, où en sera réellement l'avantage pour les producteurs du Manitoba, si l'on n'établit aucun mécanisme pour qu'ils reçoivent une partie des subventions?



[Text]

• 1130

You have also highlighted the review process, and I gather you are going to put quite a bit of emphasis on it. You also said that one of the ways to solve a problem was to have a dialogue about the problem, or to understand it for a period of time, so that when you got to a solution you would understand it. I am wondering what your attitude would be to an amendment that would allow a producer option, let us say, on a provincial basis, so that at the review process we would have some actual experience as to how a producer payment would work, so that we could take a look at it at the review period. I wonder if you would care to comment on that. Is that the kind of thing you are thinking about, as far as a review is concerned?

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I guess again it depends partly on if that is the kind of thing the committee is thinking about. I would have some reservation about the specific proposal you made about having a separate regime for each province. I think, in principle, the notion of an economic union is very important and that we should not have wide differentials from province to province. I think, in a sense, that would be one of the things we have to be very concerned about; that is, that we do not end up with a fragmented system, or one in which there are disparities from province to province in terms of the kind of fiscal regime that is applied to transportation.

This is an interdependent system. Railways do not sort of change mode and activity from provincial border to border. I think it is something that has a cohesion to it. Particularly when you talk about whether it is much of an advantage for Manitoba producers, I think the fact that there would be a general expansion and movement of grain throughout the entire system would mean that any restrictions or limitations would benefit all producers, regardless of which province they were in.

**The Chairman:** Before you proceed, Mr. Mayer, I just want to remind members of the committee and the witness that as a committee we cannot, of course, in proposing amendments go beyond our order of reference, which means very simply that we cannot change the royal recommendation or the intent of the bill. With that caveat, proceed, please.

**Mr. Mayer:** What does that mean in terms of a producer payment option, then?

**The Chairman:** The bill states clearly that the payments will be made to the railways.

**An. hon. Member:** Oh, boy! That is nonsense.

**An hon. Member:** That can be amended.

**Mr. Murta:** The minister has then been misleading the committee all morning.

**The Chairman:** No, the minister has not . . .

**Mr. Murta:** The former minister has been misleading the committee, then.

**The Chairman:** That is something that is a procedural matter. I just point out to members of the committee that the

[Translation]

Vous avez également exposé les éléments saillants du processus de révision, sur lequel, je suppose, vous allez beaucoup insister. Vous avez également déclaré qu'une des façons de régler un problème était d'en parler, ou de l'étudier pendant un certain temps de sorte à comprendre la solution qui serait apportée. Je me demande comment vous réagiriez face à un amendement en vertu duquel le producteur disposerait d'une certaine option, disons, sur une base provinciale, de sorte que, lors du processus de révision, nous saurions à peu près comment se feraient les paiements aux producteurs et pourrions en étudier l'application. J'aimerais avoir votre opinion là-dessus. Avez-vous envisagé cette marche à suivre pour le processus de révision?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je crois que, là encore, cela dépend en partie de ce que le comité envisage de faire. Je ferais certaines réserves sur votre proposition précise concernant un régime distinct pour chaque province. En principe, à mon avis, le concept d'alliance économique est très important et nous ne devrions pas avoir d'écart important d'une province à l'autre. Dans un sens, c'est là un élément dont on doit grandement tenir compte. Il faut prendre garde de ne pas établir un régime fragmenté, ou un régime qui permettrait des disparités d'une province à l'autre, sur le plan du traitement fiscal accordé au transport.

Le réseau est interdépendant. Les sociétés ferroviaires ne changent ni de mode ni d'activité d'une frontière provinciale à l'autre. Une certaine cohésion existe dans le processus. Quant à savoir si cela avantagerait les producteurs du Manitoba, je crois que l'expansion générale et le transport des céréales dans tout le réseau impliquent que toutes les attributions ou les limitations profiteraient à tous les producteurs, quelle que soit la province qu'ils habitent.

**Le président:** Avant que vous ne commenciez, monsieur Mayer, j'aimerais rappeler aux membres du comité et au témoin que le comité ne peut, bien évidemment, outrepasser son mandat lorsqu'il propose des amendements. En termes clairs, cela signifie que nous ne pouvons modifier ni la recommandation royale ni l'intention du projet de loi. Cette objection étant faite, je vous prie de poursuivre.

**M. Mayer:** Alors, qu'est-ce que cela signifie sur le plan de l'option de paiements aux producteurs?

**Le président:** Le projet de loi énonce clairement que les paiements seront versés aux sociétés ferroviaires.

**Une voix:** C'est tout à fait ridicule.

**Une voix:** Cela peut être modifié.

**M. Murta:** Donc, le Ministre a induit le comité en erreur toute la matinée.

**Le président:** Non, le Ministre n'a pas . . .

**M. Murta:** C'est donc l'ex-Ministre qui a induit le comité en erreur.

**Le président:** C'est une question de procédure. Je me contente de souligner aux membres du comité ce que le projet

[*Texte*]

bill says that. As to whether we can amend that or not, we will have to get a ruling on that.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on that very point I would suggest that you get a ruling darned fast, because up until now the former minister, and indeed this minister, has left us with the impression that if the committee were to make recommendations vis-à-vis the method of payment it would be looked at. The former minister said time and time again: Show me a western consensus on a different form of payment and I will be very glad to consider it. I do not see that as the basic component of the principle of this bill.

**The Chairman:** Okay, Mr. Mazankowski, I opened the can of worms; I will try to close it this afternoon.

**Mr. Mazankowski:** We may as well close the door and go home if we cannot make changes like that—what is that?

**Mr. Dubois:** I said that he would take the time of Mr. . . .

**Mr. Mayer:** It was well worth the time.

**The Chairman:** Mr. Mayer, we will not worry about that aspect too much.

**Mr. Mayer:** Just to pursue this thing, in Manitoba's case I agree with you, Mr. Minister, in the sense that if the whole system is improved it is going to benefit Manitoba at least tangentially. But again I point out that basically all the grain out of Manitoba moves east to export position, and it is my understanding that there may be the possibility of a limitation in capacity in the Seaway, if the economy gets rolling again and we get a lot of tonnage moving through the Seaway. So all I am saying to you is that in Manitoba's case, in our province's case . . . I am talking to you as a minister from Manitoba with me as a member from Manitoba—unless there is some kind of provision in the bill to pay producers in Manitoba, I am suggesting that in that sense Manitoba producers stand to lose or, to say it positively, stand to gain less than producers in other provinces. What I am suggesting is that one of the ways to gain information that we can use at the review process, and I take it that is one of the things you will be looking at in the review process, is the method of payment. One of the better ways to go through the review process is to have some actual experience on a producer payment.

• 1135

One of the ways that may benefit Manitoba producers, or disadvantage them less than producers in the other two provinces, is to set up a proposition where producers in Manitoba would have the option. I do not want to pursue this any more because I will change topics here, but again, I think that is something we should look at in Manitoba's case specifically, because it is going to treat Manitoba producers differently because of their geographic position. Secondly, I think it would be very useful in terms of having that kind of information at the review process when it comes.

[*Traduction*]

de loi énonce. Quant à savoir s'il peut être modifié ou non, nous devons demander une décision à ce sujet.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je vous suggère, à ce moment-ci, de demander une décision dans le plus bref délai, car, jusqu'à maintenant, l'ex-Ministre, et, en fait, le Ministre actuel, nous ont semblé affirmer que si le comité formulait des recommandations sur le mode de paiement, ces recommandations seraient étudiées. L'ex-Ministre nous a répété à maintes reprises que si l'Ouest s'entendait sur un mode de paiement différent, il l'étudierait sans hésitation. Je ne vois pas où figure cet élément fondamental du principe dont s'inspire le projet de loi.

**Le président:** D'accord, monsieur Mazankowski, je me suis mis dans un guépier, dont j'essaierai de sortir cet après-midi.

**M. Mazankowski:** Nous serions aussi bien de tout laisser tomber si nous ne pouvons apporter des modifications de cet ordre . . . De quel ordre?

**M. Dubois:** J'ai dit qu'il prendrait la parole au lieu de M . . .

**M. Mayer:** Cela en valait la peine.

**Le président:** Monsieur Mayer, ne nous attardons pas à cet aspect trop longtemps.

**M. Mayer:** Pour continuer sur cette question, je suis d'accord avec vous, monsieur le Ministre, en ce qui concerne le Manitoba, en ce sens que l'amélioration de tout le réseau profitera à la province, du moins par ricochet. Cependant, je me permets de souligner encore une fois que, fondamentalement, toutes les céréales expédiées hors du Manitoba sont destinées à être exportées à partir de l'Est, et je crois savoir qu'il se pourrait que le potentiel d'expédition de la voie maritime du St-Laurent soit limité si l'économie redémarre. Nous expédions un tonnage important par la voie maritime. Tout ce que je veux dire, donc, c'est que, dans le cas du Manitoba, de notre province—et je vous parle en tant que ministre du Manitoba—si aucune disposition n'est prise dans le projet de loi pour payer les producteurs du Manitoba, ceux-ci y perdront, ou, d'un point de vue positif, y gagneront moins que les producteurs d'autres provinces. La méthode de paiement est une des façons d'obtenir des renseignements que nous pouvons utiliser lors du processus de révision, et je suppose que c'est là un des éléments que vous étudierez lors de ce processus. L'une des meilleures façons de procéder à la révision consisterait à mettre à l'essai, à titre expérimental, un programme de paiement aux producteurs.

L'une des méthodes qui pourraient servir les intérêts des producteurs du Manitoba, ou du moins les désavantager moins que ne le sont les producteurs des deux autres provinces, consisterait à leur offrir la possibilité d'exercer un choix. Je ne vais pas poursuivre davantage sur ce point, car je veux aborder d'autres sujets, mais, encore une fois, je crois qu'une formule de ce genre devrait être envisagée dans le cas spécifique du Manitoba, car les producteurs de cette province vont être traités de façon différente à cause de leur situation géographique. Ensuite, je crois qu'il serait très utile de disposer de ce



[Text]

I guess the other area I would like to pursue is the concern we heard time and time again over the complicated nature of the rate-setting structure. I would like to ask you if your opinion would be the same as the previous minister when he said that he would look favourably on an amendment that would simplify the rate-setting structure in the sense that we could shorten the time period and make it more easily understood by producers. I submit the old English dictum, that unless justice appears to be done, in some ways people do not accept it. Even though it may be fair, if it does not appear to be fair—if it gets to be very complicated—it is not good. If we can come up with a process that simplifies it, would you look favourably on that kind of an amendment as well?

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, if I could respond to both points that Mr. Mayer raised, I think his concern was about the fact that Manitoba grain moves primarily through the Thunder Bay area and through the Seaway. I have been advised by officials . . . and I hope he understands I have only had, at last count, nine days—moving on ten days, four hours, three minutes—to absorb all of this. I am still here; I have not given up yet. The question of capacity in the Seaway is not an issue that would be of immediate importance until somewhere in the mid-1990s. It obviously is something that would have to be addressed down the line, but not something that would be . . .

**Mr. Mayer:** I guess they could pass it through the mountains for the next 25 or 30 years. That is what the chairman of CN told us here so . . .

**Mr. Axworthy:** And I agree, but I think that the other issue I would be intending to pursue with immediate diligence is the whole question of the Port of Churchill, Manitoba, and how it would continue to provide an outlet for grain primarily moving from Manitoba and Saskatchewan. I would welcome any observations, Mr. Mayer. I know he has had some views on it. I know Mr. Murta has also had some views on that. Perhaps between the two of them, we might get a good reflection of what we might do with the Port of Churchill.

**Mr. Murta:** We could have a caucus meeting.

**Mr. Axworthy:** We could have a caucus meeting; we will have a Manitoba caucus meeting. All right, fair enough. If Mr. Bockstael is free, we will arrange it. I would like to look at those two issues.

On the question of the rate-setting structure, if Mr. Mayer or other members of the committee can find a simpler, better way of doing it, by all means let us hear it. I think the system that has been set up—in terms of setting the base rate on the formulas that have been established coming back to Gilson, and then moving to the annual review—is the one I understand was the best that could be developed during the consultations and by the task forces. If you can think of another way of accounting those, then by all means.

[Translation]

genre d'informations lorsque viendra le temps de procéder à la révision.

Un autre point que j'aimerais aborder est celui des préoccupations, exprimées à maintes reprises, concernant le caractère compliqué de la structure d'établissement des tarifs. J'aimerais que vous me disiez si vous partagez l'opinion de l'ex-ministre qui se disait favorable à un amendement qui simplifierait la structure d'établissement des tarifs, en ce sens que la période serait raccourcie et que la structure serait plus facile à comprendre pour les producteurs. Cela me fait penser à un vieux dicton anglais qui dit en substance: À moins que justice ne semble être faite, les gens, de quelque façon, ne l'acceptent pas. Même si une cause est juste, si elle ne paraît pas juste . . . si les choses sont très compliquées—rien ne va plus. Si nous pouvons trouver un moyen de simplifier les choses, seriez-vous, vous aussi, favorable à un amendement de ce genre?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je tâcherai ici de répondre aux deux points soulevés par monsieur Mayer. Si j'ai bien compris, le fait que le grain du Manitoba soit surtout acheminé par la région de Thunder Bay et la voie maritime le préoccupe. J'ai été mis au fait de la situation . . . et j'espère que M. Mayer comprend bien que je n'ai eu jusqu'à maintenant que neuf jours—près de dix jours, quatre heures et trois minutes plus précisément—pour examiner tout ce dossier. Je suis encore ici; je n'ai pas encore abandonné la partie. La question de la capacité de la voie maritime ne revêtera pas un caractère urgent avant quelque chose comme le milieu des années 1990. Cette question, bien sûr, devra être réglée, mais ce n'est pas . . .

**M. Mayer:** Je suppose qu'on pourrait acheminer le grain par les montagnes au cours des 25 ou 30 prochaines années. C'est ce que le président du CN nous a dit ici . . .

**M. Axworthy:** Et je suis d'accord avec lui. Mais une autre question, requérant selon moi une attention immédiate, est celle du port de Churchill, Manitoba, et de la façon dont il pourrait continuer de servir de point de vente pour le grain partant surtout du Manitoba et de la Saskatchewan. J'aimerais avoir vos commentaires, monsieur Mayer. Je sais que vous avez des idées à exprimer sur cette question. Je sais que M. Murta en a aussi. Peut-être que les commentaires de l'un et de l'autre pourraient nous fournir une bonne idée de ce que nous devrions faire au sujet du port de Churchill.

**M. Murta:** Nous pourrions tenir une réunion du caucus.

**M. Axworthy:** Nous pourrions tenir une réunion du caucus; le caucus du Manitoba se réunira. C'est très bien. Si M. Bockstael est libre, il fera les arrangements voulus. J'aimerais examiner ces deux questions.

Pour ce qui est de la structure d'établissement des tarifs, si M. Mayer ou d'autres membres du comité connaissent une meilleure méthode, une méthode plus simple, qu'ils nous la fassent connaître de grâce. Je crois que le système qui a été établi—je pense ici à l'établissement d'un tarif de base dans le cadre des formules qui ont été établies depuis Gilson, et de là jusqu'à la révision annuelle—est, si j'ai bien compris, le meilleur qui pouvait être mis au point au cours des consulta-

[Texte]

I gather, Mr. Chairman, today you will be hearing other representations on some of these related issues. I think that is an area where the committee has some real license to put forward. But as I understand it, and I have to go back and look at the records, that was the best advice we could get from the people who are actually using the system through the Gilson process and through the task force process.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** I am sure other members want to pursue this review process, but do you envisage at the review process having a look at the method of payment? Is that the kind of thing you envisage at the review process?

**Mr. Axworthy:** First, I think we would like to see if there is an alternative formula that would be recommended. It is one that could be incorporated in that workgroup's mandate, which I did talk about. Again, it comes back to that question: How do you find out whether something works or not until you actually do it? I think the system is set up. We would have at least a couple of years' experience with it so that if it did look to be too awkward or did not come about with the realistic appraisal of costs at that point in time—and certainly it is subject to that. I think at this point in time it is the best advice and best recommendation we have received from those who would actually be using the system.

• 1140

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, I am not so sure I understood the minister's answer.

**Mr. Axworthy:** Are you talking about the rate-setting structure, or ...

**Mr. Mayer:** No, all I am asking you is, at the review process, do you envisage that including taking a look at the method of payment?

**Mr. Axworthy:** Oh, yes, yes.

**Mr. Mayer:** You do.

**Mr. Axworthy:** It is in the bill and, as I said in my comments, I would like to see perhaps a firmer commitment to that.

**The Chairman:** It is not in the bill, Mr. Minister, unless I am badly mistaken.

**Mr. Axworthy:** I will have someone check on that. I will ask Mr. Kroeger to provide ...

**Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development):** Clause 59.(b), Mr. Chairman, lists as an item for review:

(b) the appropriateness of the method provided by this Act for the payment of the government commitment ...

[Traduction]

tions par les groupes de travail. Si vous connaissez une meilleure méthode, de grâce faites-nous la connaître.

Je suppose, monsieur le président, que vous allez aujourd'hui entendre d'autres témoignages sur quelques-unes de ces questions. Je crois que le comité a à cet égard une réelle marge de manoeuvre. Mais si je comprends bien, et je dois examiner le dossier, c'est ce qu'il y avait de mieux à faire si l'on en croit les gens qui utilisent de fait le système, qu'on pense à la formule Gilson ou au processus du groupe de travail.

**Le président:** Merci, monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Je suis persuadé que d'autres membres souhaitent que le processus de révisions soit poursuivi. La révision devrait-elle, selon vous, porter entre autres sur la méthode de paiement? Croyez-vous que la révision devrait aussi porter sur ce genre de question?

**M. Axworthy:** Je crois, tout d'abord, que nous aimerions savoir si une formule de rechange ne pourrait pas être recommandée. Cette formule pourrait être incorporée au mandat du groupe de travail, dont j'ai déjà parlé. Encore une fois, nous en revenons à la même question: comment déterminer si une chose fonctionne ou ne fonctionne pas avant de la mettre en oeuvre? Je crois que le système est au point. Si on le mettait en oeuvre pendant une couple d'années au moins, on pourrait voir s'il ne fonctionne pas trop mal ou si les coûts ne sont pas plus élevés que ce qu'une évaluation réaliste ne permet de prévoir—ce qui est très plausible. Je crois qu'à ce stade-ci ce soit là le meilleur conseil et la meilleure recommandation que nous ayons reçus des gens qui utiliseraient effectivement le système.

**M. Mayer:** Monsieur le président, je ne suis pas très sûr de comprendre la réponse du ministre.

**M. Axworthy:** Parlez-vous de la structure d'établissement des tarifs, ou ...

**M. Mayer:** Non, tout ce que je veux savoir c'est si vous envisagez de procéder à une révision et d'examiner la formule des paiements?

**M. Axworthy:** Oui, bien sûr.

**M. Mayer:** Bon.

**M. Axworthy:** C'est dans le bill et, comme je l'ai dit dans mes commentaires, j'aimerais qu'un engagement plus ferme soit pris à ce sujet.

**Le président:** Ce n'est pas dans le bill, monsieur le ministre, à moins que je ne fasse grossièrement erreur.

**M. Axworthy:** Je demanderai à quelqu'un de vérifier ça. Je demanderai à M. Kroeger de nous fournir ...

**M. Arthur Kroeger (secrétaire, Département d'État au développement économique):** L'article 59.(b), monsieur le président, précise que la révision portera entre autres sur la question suivante:

(b) le caractère approprié de la méthode prévue par la présente loi pour le paiement, conformément à l'engagement du gouvernement ...



[Text]

**The Chairman:** Okay. I guess we could call that a review of the method of payment.

Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Minister, there are going to be a number of items which we will probably not be able to make a definitive decision on but which we would be prepared to accept for purposes of an experimental period. Would you have any objection to writing a review clause which allowed the committee to delineate precisely those items that we feel should be reviewed? The clause would also contain a section that would provide for the government to establish ongoing working groups, or task forces, or whatever you want to call them, which would make annual reports which you would table in the House and which would therefore be referred to this committee over a period of time. For example, we might amend Clause 59.(b), as Mr. Kroeger has said, to say that there should be a review of the method of payment; then that there should be a task force established to monitor what the effects of that method of payment were, and that working group should make an annual report which could be tabled in the House and referred to this committee.

Do you have any objection to our setting up a review clause that would not only allow us to deal with the method of payment in that way, but also a whole series of other questions that we may want to have reviewed extensively in three or four years?

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, my first reaction is that I would certainly be favourably inclined towards those kinds of recommendations from the committee if they represent a clear-cut view and acceptance by the committee. I would be glad to see what the proposals said, to appear before the committee to respond, and if it requires any further judgment, to refer it to my Cabinet colleagues.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Would you have any objection if we divided the existing review clause into two parts, one which allowed the committee to define precisely what it wanted to have reviewed, and the current clause, which allows the minister to set things for review? Would that be an acceptable way of approaching the problem, from your point of view?

**Mr. Axworthy:** Again, Mr. Chairman, my first reaction is a favourable one. I think, again, the committee has been in a position to look at a wide variety of representations and to distil from those what they think are some of the crucial areas of unfinished business that should be reviewed. We would obviously want to retain some discretion and judgment in setting up such a task force, because I would feel that before a working group of that kind was implemented we should gain the agreement of the participants, or the potential participants, in it. I would obviously want the freedom to be able to discuss that with them. But certainly to have a very clear commitment embedded in the legislation as a requirement by the government to return with a review and a report on an annual basis I think would be something that would be well accepted by me personally.

[Translation]

**Le président:** D'accord. On pourrait sans doute parler d'une révision de la méthode de paiement.

Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le ministre, il y a un certain nombre de choses au sujet desquelles nous ne serions probablement pas capables de prendre une décision définitive, mais que nous serions disposés à accepter de mettre en oeuvre à titre expérimental pendant une certaine période. Auriez-vous objection à inclure un article qui autoriserait le comité à préciser les questions qui devraient selon lui, faire l'objet d'une révision? Cet article incluerait aussi une disposition qui prévoirait l'établissement par le gouvernement de groupes de travail permanents, quel que soit le nom qu'on leur donne, qui présenteraient des rapports annuels à la Chambre des communes, rapports qui seraient renvoyés devant le comité au bout d'un certain temps. Nous pourrions, par exemple, modifier l'article 59.(b), que M. Kroeger a lu, de façon à ce qu'il prévoit une révision de la méthode de paiement, de même que l'établissement d'un groupe de travail chargé d'examiner les effets de cette méthode et de présenter un rapport annuel qui pourrait être déposé à la Chambre des communes, puis renvoyé devant ce comité.

Auriez-vous objection à ce que nous rédigeons un article portant sur la révision et qui nous permettrait d'avoir un droit de regard non seulement sur la méthode de paiement, mais aussi sur toute une série d'autres questions que nous pourrions souhaiter voir révisées à fond dans trois ou quatre ans?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je serais certainement enclin, de prime abord, à considérer favorablement ce type de recommandation émanant du comité, si elle représente l'opinion bien nette et partagée des membres du comité. J'accepterais avec plaisir d'examiner les propositions, de comparaître devant le comité pour les commenter et, si un examen plus approfondi doit être mené, de renvoyer la question à mes collègues du cabinet.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Auriez-vous objection à ce que nous divisions l'article portant sur la révision en deux parties: l'une qui autoriserait le comité à définir précisément les points sur lesquels la révision devrait porter et l'autre, soit l'article dans sa forme actuelle, qui autoriserait le ministre à mettre en oeuvre la révision? Cette approche serait-elle acceptable, à votre avis?

**M. Axworthy:** Encore une fois, monsieur le président, ma réaction est favorable, de prime abord. Je crois, encore une fois, que le comité a eu l'occasion d'entendre un large éventail de témoignages et de tirer de ces derniers des conclusions quant aux points cruciaux qui devraient faire l'objet d'une révision. J'aimerais, bien sûr, réserver mon jugement pour ce qui est de l'établissement d'un tel groupe de travail, car j'estime qu'il faudrait d'abord obtenir l'assentiment des participants à ce sujet, ou des participants potentiels. J'aimerais, il va sans dire, garder la liberté de discuter de la question avec eux. Personnellement, j'accepterais volontier, cela ne fait pas de doute, que le texte de loi stipule très clairement que le gouvernement doit procéder à une révision et que des rapports annuels doivent être présentés.

[Texte]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** You would then be prepared to accept the view of the committee as to what ought to be precisely a review item.

**Mr. Axworthy:** Yes, I think so.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Now that I have done Mr. Mayer's question for him, I would like to ask the question that I had outlined and that I wanted to ask myself.

• 1145

A little bit of history. My recollection of the MacPherson report, by a body established by the Diefenbaker government and issued in 1961, I believe, was that he recommended payments at that time to the railways to cover variable costs, as well as a payment as a contribution to constant costs, and those included, of course, capital as well as the other costs. If you are not aware of the MacPherson report, perhaps Mr. Kroeger might answer this question. Is my interpretation correct on what Mr. MacPherson actually recommended?

**Mr. Kroeger:** I would want to refresh my memory on the exact nature of the recommendation. Certainly there was a recommendation that the railways be compensated for their losses in moving grain.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Did those losses as outlined by MacPherson include both the question of variable costs and the question of constant costs?

**Mr. Kroeger:** I would need to verify that.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** All right. I think that will conclude my questioning, Mr. Chairman. I apologize for raising an old report. The point I was trying to make is that the question of compensation to the railways for both variable costs, and constant costs is not something that just emerged with Snively. If my recollection is correct, it was MacPherson who first raised the whole issue of total compensation to the railways for their total costs in hauling grain.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid. Our next questioner is Mr. Hargrave; 10 minutes please.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman. I am sure the minister and his staff will not be disappointed that we are talking about the livestock industry and, also, what has now come to be known as the livestock hurt.

Before I get into that, Mr. Minister, I think it would be appropriate to commend you as the new minister for several steps you have already taken—such as meeting us very quickly in Quebec City and having an informal lunch with us but, perhaps more importantly, in undertaking your quick western trip. There I understand you already have met privately and personally, I can only assume, with such organizations as the Prairie Farm Commodity Credit Organization, the Palliser

[Traduction]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Vous seriez alors disposé à accepter l'opinion du comité relativement aux points précis devant faire l'objet d'une révision.

**M. Axworthy:** Je crois, oui.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Maintenant que j'ai obtenu une réponse à la question de M. Mayer, j'aimerais revenir à la question que je voulais poser moi-même.

Faisons un peu d'histoire. Ce que je me rappelle du rapport MacPherson, déposé en 1961 par un comité créé par le gouvernement Diefenbaker, c'est qu'il recommandait à cette époque, je crois, qu'on verse aux sociétés de chemin de fer les sommes nécessaires pour couvrir leurs coûts variables, de même qu'on verse une contribution pour couvrir les coûts fixes, y compris bien sûr, les dépenses en immobilisations de même que les autres frais. Si vous n'êtes pas familiarisé avec le rapport MacPherson, peut-être M. Kroeger peut répondre à cette question. Est-ce que j'interprète bien ce que M. MacPherson a effectivement recommandé?

**M. Kroeger:** Il faudrait que je me rafraîchisse la mémoire concernant la nature exacte de la recommandation. Certainement, on recommandait dans le rapport que les sociétés de chemins de fer reçoivent des compensations pour les pertes subies au chapitre du transport des grains.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Est-ce que ces pertes décrites par M. MacPherson comprenaient et les coûts variables et les coûts fixes?

**M. Kroeger:** Je devrai vérifier la question.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Très bien. J'en ai terminé, je crois, avec mes questions, Monsieur le président. Je m'excuse d'avoir déterré un vieux rapport. Le point que je voulais faire valoir était le suivant: l'idée de compenser les sociétés de chemins de fer pour leurs frais variables de même que leurs frais fixes n'est pas quelque chose que vient d'inventer M. Snively. Si ma mémoire est bonne, c'est M. MacPherson qui a le premier soulevé la question d'une pleine compensation versée aux sociétés de chemins de fer pour couvrir tous les frais de transport du grain.

**Le président:** Je vous remercie monsieur Reid. Le prochain intervenant sera M. Hargrave; vous avez 10 minutes pour poser vos questions.

**M. Hargrave:** Je vous remercie, Monsieur le président. Je suis sûr que le ministre et son personnel ne seront pas déçus par le fait que nous parlons de l'industrie de l'élevage et également de ce qui est maintenant connu comme le malaise dans l'élevage.

Avant d'aborder cette question, monsieur le ministre, je crois qu'il serait indiqué de vous féliciter, en tant que nouveau ministre, pour les quelques mesures que vous avez déjà prises, tel le fait de nous avoir rencontré très rapidement à Québec et d'avoir déjeuné avec nous de façon non officielle, mais chose peut-être plus importante, d'avoir entrepris votre voyage éclair dans l'Ouest. Si je comprends bien, vous avez déjà rencontré en privé et personnellement, je suppose, les représentants des



## [Text]

Wheat Growers, the Alberta Cattle Commission, and I am sure a number of others, and the three wheat pools. I think that is to your credit and it should be on the record.

If this be so and, assuming that even in his nine days or whatever it is since his appointment, he has had a fairly accurate briefing of our swing through the Prairies and to Vancouver and to Quebec, the minister must be aware, as a result of his involvement so far, that there is indeed a livestock hurt, and that Bill C-155 does not address that hurt. I think it is not unfair to make that blunt statement.

In the minister's opening remarks this morning, I made a note of perhaps two or three very brief comments, when he suggested first of all that Bill C-155 is not a perfect piece of legislation. That was an appropriate statement. He suggested that the method of payment is the most contentious issue. Then I come to the minister's quote, or near quote as far as I can remember, where he referred to a strengthened review process after the crop year 1985-1986, and others have drawn attention to that.

My question now to the minister, coming out of this preamble, is to ask if he would care to enlarge on that specific statement about a strengthened review process, especially with respect to the livestock hurt that is indeed a very real one. And in connection with that specific question, would he also comment on the very practical and logical suggestion made by Ivan McMillan who spoke on behalf of the commodity coalition in the Regina hearings. At that time, he suggested that the committee might seriously recommend, by amendment to the piece of legislation, that the method of payment be required to be the first order of business in the first review process whenever it comes. Now, I would just comment that that appeared to have genuine and wide-spread support throughout the whole committee taping, at the time it was made.

• 1150

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, in reply to Mr. Hargrave, I would want to say that I had also very much appreciated the willingness of many of the agricultural groups to meet with me, and while the conversations were private, and I think that is the best way to do it, it was mainly to get soundings from them as to where we might go. I feel that we need to establish a good working relationship, so that, as we proceed to the passage and implementation, I will be in a position to work very carefully with them to implement the bill in a very productive way. And I recognized at those meetings that unquestionably there are some serious problems emerging for the livestock producers as a result of these bills. There is no question about that, and I think you know the history as to why.

## [Translation]

organismes comme la *Prairie Farm Commodity Credit Organization*, la *Palliser Wheat Growers*, l'*Alberta Cattle Commission*, et je suis convaincu un certain nombre d'autres associations ainsi que les trois syndicats du blé. Je crois que c'est tout à votre crédit et que cela mérite d'être mentionné.

Ces choses étant dites et en supposant que même dans les neuf jours environ qui se sont écoulés depuis sa nomination, il ait été informé de façon assez précise de notre tournée dans les Prairies, à Vancouver et à Québec, le ministre doit être conscient, maintenant qu'il s'est engagé dans le dossier, qu'il existe effectivement un malaise dans l'élevage, et que le Projet de loi C-155 n'aborde pas le problème. Je crois qu'une telle affirmation catégorique n'est pas injustifiée.

L'allocution d'ouverture de ministre ce matin contenait deux ou trois commentaires très brefs que j'ai pris en note: tout d'abord, lorsqu'il a mentionné que le Projet de loi C-155 n'était pas parfait. Cette remarque était juste. Il a laissé entendre que le mode de paiement constituait le point le plus litigieux. Puis le ministre a mentionné, et je reprendrai ses paroles dans la mesure où je m'en souviens, qu'il y aurait un processus de révision renforcé après la campagne agricole 1985-1986, et d'autres personnes ont attiré l'attention sur ce point.

La question que je veux poser au ministre, après tout ce préambule, est la suivante: pourrait-il commenter cette affirmation particulière concernant le processus de révision renforcé, particulièrement en ce qui a trait au malaise dans l'industrie de l'élevage qui est vraiment très réel. Et en rapport avec cette question précise, pourrait-il également commenter la suggestion très pratique et très logique qui a été faite par Ivan McMillan, porte-parole de la *Commodity Coalition* au cours des audiences publiques qui ont eu lieu à Regina. A cette époque, il a mentionné que le comité pourrait recommander vivement, par suite d'un amendement au projet de loi, que le mode de paiement soit le premier point à l'ordre du jour lorsque le premier processus de révision sera entrepris. J'aimerais maintenant simplement dire que cette suggestion, à l'époque où elle a été faite, semblait avoir rallié un appui massif et sincère tout au long des audiences du Comité.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, en réponse à M. Hargrave, j'aimerais mentionner que j'ai également beaucoup apprécié la bonne volonté témoignée par de nombreux groupes d'agriculteurs qui ont bien voulu me rencontrer; bien que ces conversations aient eu lieu en privé, et je crois que c'est la meilleure façon de procéder, il s'agissait surtout d'obtenir leur opinion quant à la direction que nous pourrions prendre. J'estime qu'il faut établir de bonnes relations de travail, de façon à ce que nous soyons en mesure, lors de l'adoption et de l'application du projet de loi, de travailler très soigneusement avec eux en vue d'obtenir les résultats les plus fructueux. Et j'ai reconnu lors de ces réunions que ce projet de loi entraînait indiscutablement certains problèmes graves pour les éleveurs de bétail. Cela ne fait aucun doute, et je crois que vous savez pourquoi.

## [Texte]

I would hope that we could find the means of continuing to work with them to find a way of resolving that. It was clear that there is not a consensus. I think your own committee recognized, in looking at the options of payment, that no full agreement was achieved by the groups that appeared before you—the same groups that opposed or supported one system or the other are still there. But I do get a sense that they were willing to sit down and start talking about it; and if that were the case, I would pursue that according to the kind of outline that was just put forward by Mr. Reid, and was put forward in your hearings by Mr. McMillan.

I think it should be in the legislation. I think there should be a requirement as a first order of business; and as I said, I would like to go even further than that and start the work of that right away so that the review is not kind of a cold-turkey operation that starts in 1985-1986. It is one that we work up to and make sure there is a full, complete examination of those options with the major partners, because I really hope, in full recognition, that there is that livestock courtesy talk about it; that it would not result in any sort of retaliatory action, but one that would be rather seeing that it is a way of working towards it.

I think the implementation of the Crow itself does solely reduce the distortion that is now there; but perhaps, putting it another way, what this bill does is arrest the increasing distortion that will have occurred. So in a sense, there is an improvement in that sense, that if the present Crow had been retained, the distortion for livestock producers, the disparity, would have grown even wider. Under this bill at least, it slows down and is reduced somewhat. It, by no means, removes the distortion, and there will still be that disparity which we shall seek to see how we might come to grips with.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, again to the minister, in these private meetings that he referred to, which he just had, I am sure he must have heard references, and I am sure in some cases very specific references, to the associated problems that result from our domestic feed grain policy in Canada and the need for, I think even in the very near future, a recognition that the problem has to be addressed too; and I recognize that there is an ongoing domestic feed grain review going on right now, and it has been since, I think, March of 1982.

But my question to the minister on this is: Does he envisage in his new responsibilities that this is the other half of the equation; that this is the other shoe, if you like, that we still have to drop? Does he recognize the importance of this, and will he endeavour to see the two problems, the need for them, finally interrelated and recognized as joint problems? Would he make a comment on that one, please?

## [Traduction]

J'espère que nous pourrions trouver le moyen de continuer de travailler avec eux en vue de résoudre cette question. Il est clair qu'il n'existe pas de consensus là-dessus. Je crois que votre propre comité a reconnu, après avoir examiné les différents modes possibles de paiement, que les groupes qui se sont présentés lors de vos audiences n'ont pas réussi à se mettre d'accord—les mêmes groupes qui rejetaient ou appuyaient un mécanisme ou un autre sont toujours ici. Mais j'ai senti qu'ils étaient disposés à s'asseoir et à en discuter; et si c'était le cas, j'entamerais les discussions en suivant le type de plan que vient d'esquisser M. Reid et qui a été soumis lors de vos audiences par M. McMillan.

Je crois que ce point devrait être inclus dans le projet de loi, qu'il devrait être le premier point à l'ordre du jour, et comme je l'ai mentionné, j'aimerais même aller plus loin et commencer à discuter de la question tout de suite de sorte que la révision ne soit pas une opération brutale qui commence en 1985-1986. C'est un processus que nous devons amorcer progressivement et nous devons nous assurer que ces options sont examinées de façon adéquate et complète avec les principaux partenaires, parce que j'espère vraiment, en tout état de cause, qu'il existe une telle volonté d'échange sur cette question; que cela n'entraînera aucune mesure de représailles, mais permettra plutôt de travailler en prévision de cette révision.

Je crois que l'application du projet du Nid-de-Corbeau comme tel ne fait que réduire l'écart qui existe actuellement; mais peut-être, pour reprendre une autre formule que ce que le projet de loi permet de faire c'est d'empêcher l'augmentation de cet écart qui se serait autrement produite. Ainsi, dans un certain sens, cela représente une amélioration, en ce sens que si le tarif actuel du Nid-de-Corbeau avait été retenu, l'écart pour ce qui est des éleveurs de bétail aurait été amplifié même davantage. Avec ce projet de loi au moins, l'écart est quelque peu réduit. Le projet supprime d'aucune façon l'écart, et il continuera d'y avoir cette disparité que nous essaierons de résoudre.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, je m'adresse encore une fois au ministre. Au cours de ces réunions privées que nous venons d'avoir et auxquelles il fait allusion, je suis sûr qu'il a eu l'occasion d'entendre certaines remarques, et dans certains cas des remarques très précises, concernant les problèmes connexes qui résultent de notre politique nationale relative aux céréales fourragères et la nécessité de reconnaître, dans un très proche avenir, qu'il faut s'attaquer également à ce problème; et je reconnais qu'une révision permanente de notre politique nationale relative aux céréales fourragères est actuellement en cours, elle l'est en fait depuis, je crois, le mois de mars 1982.

Mais la question que j'aimerais poser au ministre est la suivante: est-ce qu'il envisage, dans le cadre de ses nouvelles responsabilités, ce problème comme la seconde partie de l'équation, une contre-partie, si l'on veut, que nous devons encore laisser tomber? Reconnait-il l'importance de cette question, et essaiera-t-il d'examiner les deux problèmes, de les envisager comme deux problèmes conjoints interreliés? J'aimerais avoir ces commentaires là-dessus.



[Text]

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I certainly recognize that the other shoe of this particular minuet we are in is feed grains policy. However, it is a shoe that is worn by my colleague Mr. Whelan and, as we know, he does not like to get out of those shoes too often.

**Mr. Hargrave:** Well, you are involved too, though.

**Mr. Axworthy:** I realize that.

**Mr. Hargrave:** Not suggest there has to be three people.

**Mr. Axworthy:** Tied together, Mr. Hargrave.

However, to the extent that I would be asked to participate as the Minister of Transport in the review of that policy, and to ensure its compatibility with the measures we are taking in the transportation area, I will be fully involved in that, and we will continue that discussion.

• 1155

Also, I would say I can speak in another capacity as chairman of the Western Affairs Committee of Cabinet. We will be taking a very close, hard examination of that particular policy, and I would welcome further comments by yourself and others on that because I know how long you have examined that particular proposition.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Minister. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hargrave. Next is Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I listened with interest to your comments regarding the functioning of this committee. I have been around here for some 12 years, and it seems to me that you have much more faith in the committee structure than I do because in the past in committee it seems to me that the members on the government side have come into committees instructed and were reluctant to listen to amendments put forth by members of the opposition, or if the members of the opposition brought in an amendment that was agreeable to the government, the government's attitude was that they did not want to allow you to bring in that amendment... it might increase the stature of the member or the party—but if you would withdraw the amendment they would bring in a similar amendment.

Are you suggesting to us today that members on the government side are free agents and that if we as a committee base amendments or recommendations on the input we have received from the witnesses we have heard across the country the members on the government side are free to accept the amendment and propose that as a change in the bill?

**The Chairman:** Mr. Neil, I just might tell you that you should have been on the committee when we did the domestic air carrier policy paper and when we did the ports bill.

[Translation]

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je reconnais assurément que l'autre plateau de la balance qui est devant nous est la politique relative aux céréales fourragères. Toutefois, c'est une question qui concerne mon collègue M. Whelan et, comme vous le savez, il n'aime pas bousculer les choses trop souvent.

**M. Hargrave:** Oui, mais vous êtes également concerné.

**M. Axworthy:** Je m'en rends compte.

**M. Hargrave:** Faut-il croire qu'il devrait y avoir trois personnes?

**M. Axworthy:** Liées ensemble, M. Hargrave.

Cependant, dans la mesure où l'on me demandera de participer, en tant que ministre des Transports, à la révision de cette politique, et de veiller à ce que cette politique soit compatible avec les mesures que nous prenons dans le domaine des transports, j'y participerai pleinement, et nous poursuivrons cette discussion.

J'aimerais ajouter que je peux aussi parler en tant que président du Comité des affaires de l'Ouest du Cabinet. Nous étudierons cette politique avec soin et en détail, et j'aimerais entendre vos observations et celles des autres à ce sujet parce que je sais que vous avez longuement étudié cette proposition.

**M. Hargrave:** Je vous remercie monsieur le ministre. Je vous remercie monsieur le président.

**Le président:** Je vous remercie monsieur Hargrave. Nous entendrons maintenant M. Neil.

**M. Neil:** Je vous remercie beaucoup monsieur le président.

Monsieur le Ministre, j'ai écouté avec intérêt vos observations concernant le fonctionnement de ce comité. Je suis ici depuis douze ans et il me semble que vous avez beaucoup plus confiance que moi dans les comités. À mon avis, dans le passé, les membres du gouvernement faisant partie des comités y arrivaient avec des instructions bien précises et n'étaient pas prêts à écouter les projets d'amendement mis de l'avant par les membres de l'opposition; ou si les membres de l'opposition proposaient un amendement qui plaisait au gouvernement, celui-ci ne lui permettait pas de le faire adopter de peur que le membre ou le parti n'en tire profit, mais lorsque la proposition était retirée le gouvernement en présentait une semblable.

Êtes-vous en train de dire aujourd'hui que les membres du gouvernement sont des agents libres et que si nous, en tant que comité, proposons des recommandations ou des amendements basés sur les renseignements qui nous ont été donnés par les témoins que nous avons entendus dans toutes les régions du pays, les membres du gouvernement eux sont libres d'accepter l'amendement et de proposer que le projet de loi soit ainsi modifié.

**Le président:** Monsieur Neil, laissez-moi vous dire que j'aurais aimé que vous fussiez membre du comité lorsque nous

[Texte]

**Mr. Neil:** It was not a bill; it was a policy.

**The Chairman:** The ports bill was a bill.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, in answer to Mr. Neil, I would first point out by way of background that having sat in opposition in the Manitoba legislature for seven years I became a strong advocate and believer of the rules of committee, because that was one of the few ways we got to have our voice heard.

I would say, too, that I had a very genuinely good experience a year or two ago when I introduced the National Training Act, which again was an important piece of legislation in my old portfolio, and worked very closely with the Labour, Manpower and Immigration committee. Many of your colleagues in your caucus and in the NDP caucus brought forward helpful amendments which we accepted at the time and, I think, made the bill much better. So I am not unused to working in that system.

I do believe—and it is born out of 10 years now, I guess, in elected politics—that when you have an important piece of legislation—and there is nothing more important than this one for the western region and the entire country—a group of people working in a committee system and the dynamics it creates can do its best. While there are always partisan attachments—none of us are free agents in that sense, Mr. Neil, as you know; we have all kinds of obligations and rights as members of governments, members of parties, members of caucuses and, in this case, I as a minister to my Cabinet—there is a real possibility when the legislation is so critical to find some common meeting ground. It is my wish that we do that.

I certainly had an initial indication from the meeting we had last week that there was a real feeling that we had to do the best on this bill, and certainly with members of my own caucus, in discussions with them, I know that is their ambition. That does not mean to say that we would agree all the time in every respect, but we are open to the kinds of proposals that would come from yourself and others, and if they meet with the agreement of the committee in recommendations, I am here today and I have said several times, I am prepared to respond to them in a positive way.

**Mr. Neil:** I agree with and appreciate your comments, Mr. Minister. I have always felt there was something lacking in our committee system, and I appreciate the fact that you have indicated your flexibility in allowing the members on the government side to have a certain flexibility to work together with the members of the opposition to try to develop the best bill possible.

[Traduction]

avons préparé l'énoncé de politique concernant le transport aérien intérieur et la Loi sur la société canadienne des ports.

**M. Neil:** Il ne s'agissait pas d'un projet de loi. Il s'agissait d'une politique.

**Le président:** Le projet de loi sur la Société canadienne des ports était un projet de loi.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, j'aimerais répondre à M. Neil. Permettez-moi de vous rappeler qu'ayant siégé dans les rangs de l'opposition au Parlement du Manitoba pendant sept ans, je suis devenu un fervent partisan et défenseur des comités parce qu'ils constituent l'une des rares façons que nous avons de faire entendre notre voix.

J'aimerais ajouter que j'ai vécu une très bonne expérience il y a un an ou deux lorsque j'ai présenté la Loi nationale sur la formation, qui constituait une importante mesure législative dans mon ancien portefeuille, et que j'ai eu l'occasion de travailler en étroite collaboration avec le comité permanent du travail, de la main d'oeuvre et de l'immigration. Bon nombre des membres de votre caucus et du caucus du NPD ont à cette occasion présenté des amendements utiles que nous avons acceptés et qui, à mon avis, ont nettement amélioré le projet de loi. Comme vous pouvez le constater, j'ai l'habitude du travail en comité.

L'expérience de mes dix années environ comme député, comme représentant élu m'amène à croire que lorsque vous travaillez à une importante mesure législative, et aucune mesure législative n'est plus importante que celle-ci pour les provinces de l'Ouest et pour le pays tout entier, il n'y a pas de meilleur système que le travail en comité et la dynamique qu'il crée. Bien que nous restions toujours attachés à nos partis respectifs, aucun d'entre nous n'est un agent libre, comme vous le savez monsieur Neil; nous avons toutes sortes d'obligations et de droits comme membres du gouvernement, membres d'un parti, membres d'un caucus et, en ce qui me concerne, comme ministre envers mon cabinet, il est toujours possible, lorsque la loi étudiée est si importante, de trouver un terrain d'entente. J'espère que nous pourrions le faire.

La réunion de la semaine dernière m'a vraiment convaincu que nous devons faire tout notre possible pour nous entendre sur ce projet de loi; après avoir discuté avec les membres de mon propre caucus, je sais que c'est aussi leur désir. Cela ne veut pas dire que nous serons toujours d'accord sur tous les sujets, mais nous sommes disposés à recevoir vos propositions et celles des autres, et comme je l'ai dit plusieurs fois, si vos recommandations sont acceptées par le comité, je suis prêt à y répondre d'une façon positive.

**M. Neil:** J'apprécie vos observations monsieur le ministre et je suis d'accord avec vous. J'ai toujours eu l'impression qu'il y avait des lacunes dans notre système de travail en comité et j'apprécie le fait que vous ayez manifesté de la souplesse en permettant aux membres du gouvernement de faire preuve à leur tour de souplesse dans leur travail avec les membres de l'opposition afin d'essayer d'élaborer le meilleur projet de loi possible.



[Text]

You have indicated that you have read the committee reports, or at least perused them. You have talked to some of the groups in western Canada. I am wondering if it is your intention, before we get into clause-by-clause discussion of the bill, to bring in certain amendments that you feel are compatible with some of the representations that have been made by the organizations, and if these will be, as I say, presented to the committee prior to us going into clause-by-clause, because it would seem to me it would certainly expedite the dealing with the bill if we knew what your position was. Otherwise we might be spending considerable time discussing amendments here and arguing about them when in effect you would be prepared to accept them. So would you give us an undertaking, Mr. Minister, that you would be prepared to bring forth your amendments as soon as possible so that we would have an opportunity to consider them?

• 1200

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, in part I would have to be guided by the wisdom of the Chair on the procedures. I think that is really in the control of the committee. I would certainly be prepared to deposit certain technical amendments that we have been looking at. On the questions where there is some contention, however, I think I would go back to what I have tried to indicate would be the process I would prefer, and that is to have the committee itself pull together its judgment and assessment and indicate the directions it is going in, and then by appearance before you or working with you I would be able to give you the kind of response we have; and if it means help drafting them, that is fine. But I really would feel reluctant to prejudice the assessment of this committee prior to your opportunity to come together in some meeting.

I gather the chairman said he will start that tomorrow. Is it tomorrow?

**The Chairman:** It would look as if it will be tomorrow afternoon.

**Mr. Axworthy:** I would not want to start unduly anticipating judgments of this committee until you have had a chance to get to them. Where there are areas where perhaps you would then subsequently want my involvement or response, I would be free and I would be quite prepared to come back to the committee and offer it. But I would like to see that kind of step-by-step approach so that this committee itself can pull together the various strands of opinion it has heard and determine its willingness to move recommendations; and then I would be in a position to respond to you.

**The Chairman:** Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Without going into specifics, then, would you be agreeable to advising us of the areas you would be prepared to consider amendments on, on a general basis, and then we can look at them as a committee?

**Mr. Axworthy:** Mr. Neil, I attempted to do that in my opening statement.

**Mr. Neil:** I know you have done one or two.

[Translation]

Vous avez mentionné que vous avez lu, ou du moins parcouru, les rapports du comité. Vous avez parlé à certains des groupes dans l'Ouest du Canada. Je me demande si vous avez l'intention, avant que nous entreprenions la discussion du projet de loi article par article, de faire adopter certains amendements qui, à votre avis, sont compatibles avec certaines des représentations faites par les organismes. Si vous voulez en effet présenter des amendements, j'aimerais que vous le fassiez avant que le comité n'entreprenne l'étude du projet article par article, car ce travail pourrait se faire certainement plus rapidement si nous savions au départ ce qu'est votre position. Autrement, nous risquons de passer un temps considérable à discuter et à débattre les amendements alors que vous êtes prêts à les accepter. Par conséquent, pouvez-vous nous dire monsieur le ministre que vous êtes prêt à présenter vos amendements le plus tôt possible afin que nous ayons l'occasion de les étudier?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, j'aimerais dans une certaine mesure me laisser guider par votre sagesse quant aux règles de procédure. Je crois que cela dépend vraiment du comité. Je suis prêt à déposer certains amendements techniques que nous avons étudiés. Quant aux questions en litige cependant, je crois que j'aimerais m'en tenir à la méthode que j'ai déjà indiquée comme étant celle que je préfère, c'est-à-dire, permettre au comité de se faire une opinion, d'évaluer la question et d'indiquer ses préférences. Puis, en me présentant devant vous ou en travaillant avec vous, je serais en mesure de vous répondre; je suis prêt si nécessaire à participer à la rédaction. Mais j'hésiterais à présumer de l'évaluation de ce comité avant que ses membres aient eu l'occasion de se rencontrer.

Je crois avoir entendu le président dire qu'il commencerait demain. Est-ce demain?

**Le président:** Il semble que ce sera demain après-midi.

**M. Axworthy:** Je ne voudrais pas anticiper toute mesure les jugements de ce comité avant que vous ayez eu l'occasion de vous faire une opinion. Si, dans certains domaines, vous avez besoin par la suite de ma participation ou de mon opinion, je serai tout à fait prêt à rencontrer à nouveau le comité et à vous apporter une réponse. Mais j'aimerais que nous procédions étape par étape afin de permettre au comité de réunir les différentes opinions qu'il a entendues et de décider s'il a l'intention de proposer certaines recommandations; je serai alors en mesure de vous répondre.

**Le président:** M. Neil.

**M. Neil:** Sans entrer dans les détails, accepteriez-vous de nous faire connaître les domaines dans lesquels vous seriez prêt à considérer des amendements, d'une manière générale, afin de permettre au comité de les examiner?

**M. Axworthy:** M. Neil, c'est ce que j'ai essayé de faire dans mes propos d'ouverture.

**M. Neil:** Je sais que vous en avez présenté un ou deux.

[Texte]

**Mr. Axworthy:** I would just repeat, a key one is how do we balance the existing formula for methods of payments against a review mechanism within the legislation that would provide some opportunity for examination of alternatives and impacts? I think that is an area where I would certainly be open, as I said to Mr. Reid, in looking at the recommendations of your group.

I think on the questions that relate to the ability-to-pay issue that Mr. Mazankowski raised, to what extent would the propositions put forward by different groups relating to capping the volumes and the safety nets and others affect the present producers' financial position, the only caution I raise in that area, of course, is that one trades off against another. As I understand it, the contradiction there is if you lift the volume cap, then you merely provide a further problem for Mr. Hargrave's associates in the livestock area. It provides even a further distortion. Those are the things I think you are in a better position to try to resolve among yourselves, because you have had the full discourse.

I am also certainly open to questions relating to the composition of the senior grains committee. That is an area where I realize some real, hard concerns are being expressed. Again, you are in a better position to examine the context of those representations than I am, and I would really have to rely on your judgment in that area.

I am certainly open—Mr. Benjamin is not with us at the moment—on the question of railway performance and their guarantees or strictures on that. It is an area which I would certainly be prepared to examine.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Neil. Mr. Murta.

• 1205

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Minister, I would like to follow up on the general line of questioning that has been taking place over the last few minutes. Could you indicate to the committee, is the method of payment that is now set out in the bill changeable in any way at all as far as you are concerned, or is it, in effect, at least until the review period, carved in stone in the legislation?

**Mr. Axworthy:** It is written in ink, Mr. Murta. If I can recall the statements of Mr. Pepin when he appeared before you, he indicated that any change of that significance would require a very clear, well-blown consensus on the part of the various agricultural groups that appeared before you. My reading of your hearings shows that there was no such agreement or consensus; in fact, there are still very major differences on that question. As a result, I believe that the present formula would apply, subject to the kind of moderation that would occur through the review process and the chance to look at some of the alternatives that appear later.

[Traduction]

**M. Axworthy:** Laissez-moi vous répéter que l'un des principaux amendements concernerait la façon dont nous pouvons assurer l'équilibre entre la méthode actuelle de paiement et un mécanisme de révision prévu dans la loi qui permettrait l'examen des solutions de rechange et des répercussions. Comme je l'ai déjà dit à M. Reid, c'est là un domaine où je serais ouvert aux recommandations de votre groupe.

En ce qui concerne la question de la capacité de payer qu'a soulevée M. Mazankowski, c'est-à-dire dans quelle mesure les propositions mises de l'avant par les différents groupes en ce qui concerne la limitation des quantités expédiées et les clauses de protection et autres influent sur la situation financière actuelle des producteurs, je n'ai qu'une mise en garde à faire: nous remplaçons un problème par un autre. Si je comprends bien, la contradiction réside dans le fait que si nous éliminons la limite des quantités expédiées, vous ne faites que créer un autre problème pour les associés de M. Hargrave dans le domaine du bétail. Cela produit un autre déséquilibre. Ce sont là des choses que, à mon avis, vous êtes mieux placés pour régler entre vous, parce que vous avez en main toutes les données.

Je suis aussi certainement ouvert aux questions en rapport avec la composition du comité supérieur du transport du grain. Je réalise que dans ce domaine on exprime de graves préoccupations. Là encore, vous êtes mieux placés que moi pour étudier le contexte de ces représentations, et je dois me fier à votre jugement dans ce domaine.

Je suis aussi prêt, M. Benjamin n'est pas avec nous en ce moment, à recevoir vos suggestions sur la question des opérations des compagnies de chemins de fer et de leurs garanties ou restrictions à ce sujet. C'est un domaine que je serais certainement prêt à examiner.

**Le président:** Je vous remercie monsieur Neil. Monsieur Murta.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le ministre, j'aimerais poursuivre dans la même direction que celle des questions posées depuis quelques minutes. Pourriez-vous dire au Comité si, d'après vous, la méthode de paiement qui est mise de l'avant actuellement dans le projet de loi peut être modifiée de quelque façon ou si elle est en fait, du moins jusqu'à la période de révision gravée dans la loi?

**M. Axworthy:** Elle est écrite à l'encre, monsieur Murta. Si je me souviens bien des déclarations de M. Pepin devant le Comité, il a indiqué que tout changement de cette importance nécessiterait un consensus très clair, nettement exprimé par les divers groupes d'agriculteurs qui se sont présentés devant vous. Ce que je déduis de ces audiences, c'est que vous n'en êtes pas arrivés à un tel accord ou à un tel consensus; en fait, il existe encore des divergences extrêmement importantes sur cette question. En conséquence, je crois que la présente formule est applicable, sous réserve d'un certain adoucissement qui pourrait se produire dans le cours du processus de révision, et



[Text]

**Mr. Murta:** Just so I can be absolutely clear, because this is certainly vital to the committee's work: The method of payment with which this bill will be reported out of committee and, we assume, into the House and passed, will be payment to the railways, and at this point in time, no one else. You or your officials through to the parliamentary secretary, or anybody else, are not contemplating in any way, shape or form, a change in the method of payment, certainly until the review process takes place.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, Mr. Murta, I guess the reason for that is that I have not seen, as yet, from your group or others, the kind of real alternative that would be endorsed. I suppose there is still time in the committee for you to examine that question, and I know the chairman, in his wisdom, will allow lots of opportunity for that to be examined.

I have a lot of talk about the freedom-of-choice option; I have not seen a clear-cut formula expressing that. The Government of Alberta put forward one; the Manitoba Farm Bureau put forward another plan of that kind, but I have not seen it accepted, either by the groups appearing before you or yourselves. I think, under the circumstances, payment to the railways would be the formula until the review period.

**Mr. Murta:** This is a question I put to you on a more personal basis in terms of how you view the legislation. For example, if a payment was made—and it is obviously not going to be—but we will say if it was made, a 50-50 payment, part to the railways, part to the producers, do you view that as having a negative effect on the livestock, primarily hog, production in the Province of Quebec? Or do you think their concerns are overstated, even though their concerns are translating themselves into a political fact that is certainly having an impact on the committee? Nevertheless, it is their concern. We have had a number of people say they think, and we have seen studies which indicate, that the producers in Quebec were, to some extent, stampeded by their own provincial government into a negative aspect over the plan. The wheat pools, too.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I was going to say that when I attended the hearings in Quebec City last week, this question was asked in several ways. I do not think their concern was overstated; it was very clear and final. They were saying that the evidence is not in. Sometimes the most serious kind of anxiety is the one created by that uncertainty. In the Province of Quebec there has been a major development of hog production in the last five, six or seven years. In fact, if I recall, my former deputy minister, Mr. Lussier was one of the authors of that, and we have had some occasion in my previous life to talk about that. They have built up a very flourishing industry and obviously would be very conscious of trying to ensure that it would not be injured in any way. The Department of Agriculture at the federal level presented a report

[Translation]

d'une porte ouverte à certaines solutions de rechange pouvant apparaître par la suite.

**M. Murta:** Pour être parfaitement clair, car c'est assurément essentiel pour les travaux du Comité: la méthode de paiement qui sera contenue dans le projet de loi présenté par le Comité et vraisemblablement à la Chambre pour être adopté, sera le paiement aux chemins de fer et, pour le moment, à personne d'autre. Vous ou vos fonctionnaires, jusqu'au secrétaire parlementaire ou quiconque, n'envisagez d'aucune façon, sous aucune forme, de changer la méthode de paiement, du moins jusqu'à ce que le processus de révision ait lieu.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, monsieur Murta, je crois que la raison en est que je n'ai pas encore vu, de la part de votre groupe ou d'autres groupes, la solution de rechange réelle qui pourrait être adoptée. Je suppose que le Comité dispose encore d'assez de temps pour examiner cette question, et je sais que le président ne manquera pas de donner, avec sagesse, toute latitude d'en discuter.

La question de la liberté de choix a été amplement discutée; je n'ai pas vu de formule claire et nette allant dans ce sens. Le gouvernement de l'Alberta en a avancé une; le *Manitoba Farm Bureau* en a avancé une autre mais elle n'a pas été acceptée, ni par les groupes qui se sont présentés devant vous, ni par vous-même. Je crois que, dans ces conditions, le paiement aux chemins de fer serait la formule à adopter jusqu'à la période de révision.

**M. Murta:** J'aimerais avoir votre opinion personnelle sur ce projet de loi. Par exemple, si le paiement se faisait—de toute évidence, cela ne se fera pas—mais supposons que cela pourrait se faire ainsi, moitié moitié, une partie pour les chemins de fer, une partie pour les producteurs, pensez-vous que cela aurait un effet négatif sur la production du bétail, surtout sur la production du porc, dans la province de Québec? Ou pensez-vous qu'on a exagéré la préoccupation des producteurs, même si l'importance que ces derniers y attachent se traduit en un fait politique qui a certainement des répercussions sur le Comité? Néanmoins c'est ce qui les préoccupe. Parmi les personnes qui sont venues devant le Comité, beaucoup ont dit, et nous connaissons des études qui confirment cela, que les producteurs du Québec avaient été, jusqu'à un certain point, poussés par leur propre gouvernement provincial à voir le plan sous ses aspects négatifs. Les «pools» de blé aussi.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, j'allais dire que, lorsque j'ai assisté aux audiences à Québec la semaine dernière, cette question a été soulevée de diverses manières. Je ne crois pas qu'on ait exagéré leur préoccupation; elle est claire et nette. Ils ont dit qu'on n'avait pas apporté assez de preuves. Quelquefois, l'inquiétude la plus grave est celle que crée ce genre d'incertitude. Dans la province de Québec, il y a eu un développement important de la production porcine, au cours des cinq, six ou sept dernières années. En fait, si je me souviens bien, mon ancien sous-ministre, M. Lussier, en a été l'un des instigateurs et, dans le cours de mes attributions précédentes, nous avons eu quelquefois l'occasion d'en parler. Ils ont bâti une industrie très florissante et, évidemment, ils voudraient bien essayer de faire en sorte qu'on ne lui fasse aucun tort. Le

[Texte]

which said that from their judgment, the damage would be minimal, but that was challenged. It was questioned. That is one of the reasons why I think the review is very important to try to get more of those facts out.

Equally, I think the western pools are as much opposed to producer choice on the same grounds. They feel that the system they have put in place, and the development and continuation of the agricultural grain system in the west, is best supported by a railway-support system, but I feel they are also prepared to look at a review and have these things more thoroughly examined.

• 1210

That is why I think the review does take on such a central concern in this bill as providing the forum for that to be examined.

**Mr. Murta:** I would agree completely, Mr. Minister, that I would expect now the focus of this committee, or certainly the attention of all the groups that are wanting some type of change that is maybe a little more significant than what they will find or what they will see in the bill, will centre now on the review process. I suppose, from a personal point of view, our own party's focus will change to that, because we fully expect to be in power when the review process takes place in 1985-1986. We have a vested interest, I suppose, maybe more so than that of some other party.

You mentioned in your initial statement that you would like to see a strengthened review process. I would imagine that behind that word, "strengthened", you have done a lot of thinking, as have your officials. Could you elaborate on what your own concepts are, in terms of the aspect of "strengthened", so that, if for no other reason, the committee can start to look in those directions?

**Mr. Axworthy:** Mr. Murta, I think a good starting point would be the kinds of questions asked of me by Mr. Reid, setting forward what the committee might recommend in relation to the entrenchment in the legislation of the review procedure on method of payment—the existence of a working group task force, whatever, that would have as its mandate the examination of these impacts. I think those would be the kinds of assurances that would be very helpful for those who are presently opposed to the purely railway subsidy program.

**Mr. Murta:** I have one more question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** All right, just let me set the record straight on Mr. Reid's suggestion. I believe it was this committee that he suggested be the group that would conduct that review on an ongoing basis.

**Mr. Murta:** I do not think he said, Mr. Chairman, it was necessarily this committee, but we would at this point, take a very serious look at whether we would want to write into the legislation who reviews it and how loose we would want to make it.

[Traduction]

ministère de l'Agriculture fédéral a présenté un rapport qui établit que, à leur avis, il y aurait très peu de dommages. Mais cela a été contesté. Cela a été mis en doute. C'est une des raisons pour lesquelles je crois que la révision est très importante, pour essayer d'en savoir plus sur ces questions.

Je crois, également, que les «pools» de l'Ouest sont tout autant opposés au choix du producteur pour les mêmes motifs. Ils ont le sentiment que le système qu'ils ont mis en place et que le développement et la poursuite du système céréalier dans l'Ouest, reposeront plus efficacement sur un système de subventions aux chemins de fer, mais je crois qu'ils sont également prêts à envisager une révision qui permettra d'examiner ces faits plus à fond.

C'est pourquoi je pense que l'examen de ce projet de loi revêt une telle importance, car il est l'occasion de discuter de ce qui nous tient à coeur.

**M. Murta:** Monsieur le Ministre, je serais entièrement d'accord pour que ce comité et certainement tous les groupes qui veulent un changement quelconque allant un peu au-delà de ce qu'ils trouveront ou verront dans le projet de loi se tournent maintenant vers le processus d'examen. D'un point de vue personnel, je suppose que notre propre parti en fera autant, car nous nous attendons à être au pouvoir quand l'examen se fera en 1985-1986. Je suppose que nous avons là un intérêt acquis, davantage peut-être que n'importe quel autre parti.

Dans votre déclaration initiale, vous avez mentionné que vous aimeriez que le processus d'examen soit renforcé. J'imagine qu'à propos de ce mot, «renforcé», vous avez beaucoup réfléchi, tout comme vos représentants. Pourriez-vous expliquer ce que vous entendez par processus «renforcé» afin que, ne serait-ce que pour cette raison, le comité puisse commencer à regarder de ce côté?

**M. Axworthy:** Monsieur Murta, je pense qu'un bon point de départ, ce serait le genre de questions que M. Reid m'a posées, dans le but de déterminer quelles seraient les recommandations du Comité relativement à la garantie à l'inclusion dans le projet de loi, de la procédure d'examen du mode de paiement—un groupe d'étude ou quoi que ce soit d'autre dont le mandat serait d'examiner les répercussions. Je pense que ce serait le genre d'assurance qui serait très utile à ceux qui s'opposent présentement au programme de subventions pour les sociétés ferroviaires seulement.

**M. Murta:** J'ai une autre question à poser, monsieur le président.

**Le président:** Très bien. Laissez-moi seulement clarifier la suggestion de M. Reid. Je crois qu'il a suggéré que ce serait ce comité qui serait chargé de l'examen de façon permanente.

**M. Murta:** Monsieur le président, je ne pense pas qu'il ait dit que ce devait être nécessairement ce comité, mais qu'à cette étape, nous devrions réfléchir sérieusement à ce que nous voulons inscrire dans la loi et dans quelle mesure nous voulons que les termes soient vagues.



[Text]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** What I suggested . . .

**The Chairman:** Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** —was that if an annual report were made by the monitoring task forces and that report were tabled in the House of Commons, then it would automatically be referred to this committee. The committee, therefore, would be in a position to do two things: first of all, to review the review and, secondly, to make reports to the House of Commons on what it would like to see done with those reviews.

**The Chairman:** Exactly, thank you.

**Mr. Murta:** One last question, Mr. Chairman. There are, as in all bills, some items that are contentious but are virtually untouchable, in terms of the government's willingness to change. We know what one is already and that is this question of method of payment. But we have other ones, such as a safety net, the 31 million tonnes, the capping proposal, and others that I would imagine, if changes were made, might involve some additional expenditure on behalf of the government at some point in time. Could you indicate now to the committee what other areas there are that you would not be willing to move on—put it that way—in terms of changes or amendments? I would expect that a change in the safety net, a change in the capping proposal, would obviously be a substantially different change, as far as the government is concerned and the amount of money that is available, than would a change to the number of people on the senior grain transportation advisory authority. Could you indicate to the committee where your thinking is headed in that direction?

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I think there are two considerations. One is that there is a well-defined envelope that was established by the Minister of Finance relating to the Crow benefit but also to the adjustment that was recommended under Gilson, and that is \$205 million, I believe, something in that area, as well as to proposals for additional agricultural and industrial benefit incentives. I would not want to stray beyond the limits of that envelope, I think it is already a very massive contribution to this problem, but there may be some room for alteration within it, as long as the principles are held true. So I am prepared to examine those, and I think I think I did offer earlier, if the committee wanted the assistance of officials in the department to look at what the costing to some of those might be.

• 1215

However, the second part goes back to the other issue, that on the one hand those proposals put forward affecting the ability to pay are very attractive to some groups but may have negative results for others. I think we would not want to be in a position where again you are weighting the balance too much on one side. I would again caution to the committee that it is very important that things be seen in a kind of an equation where there is not sort of an overweight on one side or the other because, as I say, if you take out the cap-off, as I understand it or read through the financing of it, it could result in further livestock hurt, which Mr. Hargrave talked about.

[Translation]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ce que j'ai suggéré . . .

**Le président:** Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** C'est que, si les groupes d'étude rédigent un rapport annuel et que ce rapport est déposé à la Chambre des communes, il soit ensuite automatiquement renvoyé à ce comité. Le Comité serait donc en mesure de faire deux choses: tout d'abord, passer en revue l'examen, puis faire rapport à la Chambre des communes sur ce qu'il aimerait qu'on fasse avec ces examens.

**Le président:** Exactement. Je vous remercie.

**M. Murta:** Une dernière question, monsieur le président. Comme dans tous les projets de loi, il y a certains articles litigieux, mais qui sont pratiquement intouchables, parce que le gouvernement n'est pas prêt à les modifier. Nous savons déjà que l'un d'eux, c'est le mode de paiement. Mais il y en a d'autres, tels que la soupape de sécurité, les 31 millions de tonnes, l'imposition d'un plafond et d'autres qui, s'ils étaient modifiés, entraîneraient des dépenses supplémentaires de la part du gouvernement, à un moment ou l'autre. Pourriez-vous indiquer dès maintenant au Comité quels sont les autres éléments que vous n'êtes pas prêts à modifier ou à amender? Un changement dans la soupape de sécurité ou dans l'imposition d'un plafond n'aurait, de toute évidence, aucune commune mesure, pour ce qui est du gouvernement et du montant d'argent disponible, avec un changement dans le nombre de personnes qui devraient faire partie du comité consultatif supérieur du transport du grain. Pourriez-vous indiquer au Comité quelles sont vos vues à cet égard?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je pense qu'il y a deux points à envisager. L'un d'eux, c'est une enveloppe bien définie qui a été établie par le ministre des Finances relativement à la subvention du Nid-de-Corbeau, mais aussi au rajustement qui a été recommandé dans le rapport Gilson—il s'agit de \$205 millions, je crois, ou à peu près—ainsi qu'aux propositions visant à instaurer d'autres mesures incitatives dans les secteurs agricole et industriel. Je ne voudrais pas excéder les limites qui ont été fixées pour cette enveloppe, je pense que la contribution est déjà énorme, mais peut-être qu'il y a moyen d'y modifier quelque chose, tant que les principes sont sauvegardés. Je suis donc prêt à les examiner et, comme je crois l'avoir offert hier, si le Comité le désire, un cadre du ministère peut l'aider à établir ce que certaines de ces propositions peuvent représenter au chapitre des coûts.

Toutefois, la deuxième partie a trait à l'autre question, qui traite du degré auquel ces propositions influent sur la capacité de payer, et si ces propositions sont très avantageuses pour certains groupes, leur incidence peut être très négative pour d'autres. Je ne pense pas que nous voulions être dans une position où, de nouveau, la balance penche trop d'un côté. Je désire rappeler au Comité qu'il est très important d'en arriver à un juste milieu et éviter qu'un groupe soit avantagé au détriment de l'autre, parce que, à mon avis, si vous supprimez la limite, comme j'ai pu le comprendre en lisant ce qui a été dit sur le plan financier, cela pourrait être préjudiciable au cheptel, ainsi que nous l'a expliqué M. Hargrave.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta. Mr. Malone, please.

**Mr. Malone:** Thank you, Mr. Chairman. I want to congratulate the minister on his new portfolio. I wish him well and hope that the end result is an efficient transport system that will bring benefit to all of Canada, and that in measuring the impact with regard to the economy the large dollars will be kept in mind in the recognition that the large dollars represent producers not railways.

With regard to a point to start at, this being a new position for you, Mr. Minister, and bearing in mind that a Cabinet is structured where there is representation from every province where you have representation in your party—at the moment with the exception of Newfoundland—do you view yourself as having an obligation within the Cabinet to sell for the best economic interests of western Canada?

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I think it goes without saying that one is a product of one's environment and one's constituency. You can never lose those traces. As I think as Mr. Malone knows, when we came into government over three years ago the Prime Minister recognized the limitations of our representation from western Canada and therefore established a special committee of Cabinet. It was an unusual step. So the Western Affairs Committee has served, I believe, in a very effective way to be a forum in which western interests would be pursued, examined and recommended. At the same time, I also consider myself as a minister of the national government and must make decisions based on the best national interest.

I guess I made a choice back in 1979 to leave provincial politics because I felt there were things happening on the national level that I wanted to participate in, and I believe that this particular issue on the reformation of the railway is one that has very major national implications. For parts of the region it has tremendous potential for industrial expansion, both west and east.

I also believe that if we can give this kind of stimulus in western Canada to our export markets, that rebounds on the interests of the entire country, that we can create wealth and growth for every other Canadian by doing so. That is why I am such a strong believer in this bill. So in this case I do not see a contradiction in those interests. I see them as being totally coincident.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I obviously see no conflict either. I simply was wanting to ask the minister if he saw that as part of his role, to be the spokesman. I believe his answer is in the affirmative, and I would appreciate that.

Bearing in mind your comments just made, that you see it important for western export capacity, I presume—and I seek a short answer on this—that the minister would seek an export system with the greatest value-added in western Canada, as opposed to simply an export of raw materials. Would that be the position of the minister?

[Traduction]

**Le président:** Merci, M. Murta. C'est à vous, M. Malone.

**M. Malone:** Merci, monsieur le président. Je voudrais tout d'abord féliciter le Ministre chargé de ce nouveau portefeuille. Je lui souhaite beaucoup de succès et j'espère que cette nomination signifiera l'établissement d'un système de transport efficient dont tout le Canada pourra bénéficier et, en ce qui concerne l'économie, qu'une grande attention sera portée à l'aspect financier en tenant compte du fait que les grosses sommes d'argent qui en découleraient représentent l'apport des producteurs et non des sociétés ferroviaires.

Quant à savoir par où commencer, comme il s'agit d'un nouveau poste pour vous, M. le Ministre, et compte tenu du fait qu'un cabinet est composé des députés de toutes les provinces dans lesquelles votre parti est représenté—à l'heure actuelle, à l'exception de Terre-Neuve—considérez-vous que votre devoir, au sein du cabinet, est de sauvegarder les intérêts économiques de l'Ouest du Canada?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, il va sans dire, à mon avis, que chacun est le produit de son milieu et de sa circonscription électorale. On n'oublie jamais ses racines. Comme M. Malone le sait certainement, lorsque notre gouvernement a été élu il y a plus de trois ans, le premier ministre a reconnu la faiblesse de la représentation de l'Ouest du Canada et a, par conséquent, établi un comité du cabinet spécial. C'était là une démarche très inusitée. Le Comité des affaires de l'Ouest a donc servi, et j'estime qu'il l'a fait d'une façon très efficace, de tribune où l'on pouvait discuter des intérêts de l'Ouest et présenter des recommandations. En même temps, je considère également que je suis un ministre du gouvernement national et que je dois prendre des décisions qui servent le meilleur intérêt de l'ensemble des Canadiens.

Si j'ai décidé, en 1979, de quitter la politique provinciale, c'est parce qu'il se passait, à l'échelle nationale, des événements auxquels je voulais participer et je considère que la question particulière de la réforme des chemins de fer en est une qui est très importante sur le plan national. Dans certaines régions, tant à l'ouest qu'à l'est, elle représente des possibilités considérables d'expansion industrielle.

Je crois aussi que si nous parvenons à aiguillonner nos marchés d'exportation de l'Ouest, cela donnera une forte poussée à la prospérité et à l'expansion économique de tous les autres Canadiens. C'est pourquoi j'ai une si grande confiance en ce projet de loi. Et je ne vois aucun conflit d'intérêt. Je considère que les intérêts se recoupent dans l'un et l'autre cas.

**M. Malone:** Monsieur le président. Je ne vois certainement aucun conflit non plus. Je voulais simplement demander au Ministre s'il estimait que cela faisait partie de son rôle, d'être le porte-parole. Je pense qu'il a répondu dans l'affirmative, et j'en suis satisfait.

Compte tenu des remarques que vous venez de faire, à savoir que vous considérez que le projet de loi est important pour les possibilités d'exportation de l'Ouest, je suppose—et j'aimerais avoir une brève réponse—que le Ministre essaiera d'établir un système d'exportation dans le cadre duquel la valeur ajoutée serait la plus grande dans l'Ouest plutôt que de simplement



[Text]

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I think that is a general objective of the government in all its trade programs.

• 1220

We realize that the extent to which we can get value-added or processing and manufacturing exports—that they tend to be more intensive in the job-creation area and the economic-growth area. So to the extent possible, obviously within the limitations that we are facing, —as I say, with this bill you have to go one step at a time, and the option that has been put forward in terms of a producer payment might have had a stronger incentive in that area. I still think there is an incentive under this legislation, but it was not feasible at the time, and therefore let us go to the step of taking a review and seeing how we can pursue it.

**The Chairman:** Mr. Malone.

**Mr. Malone:** Bearing in mind that there has been a lot of comment about making changes in method of payment in the review period, and that just the nature of the language—the semantics of the words “review period” have in a democratic society a fairly positive ring—may I share with the minister this concern, that that review period is not likely in 1985-86, only about a year and a half from now, to have had an opportunity for any of the hurts that are predicted, particularly in the beef cattle industry, to have surfaced. For example, the beef market system is working on an approximately eight-year cycle in the markets between its peaks and its valleys. Any diminishing of the beef population in western Canada is more likely to coincide with the valleys of the market than its normal pricing, or certainly its higher ranges.

Does not the minister see some difficulty with the concept that we would be reviewing the method of payment only a year and a half after the implementation of, at this point, payment to the railway? Ought we not to go back to some other approach, where some triggering mechanism could be put in place, where once a hurt is established in one of the commodity groups, they can bring that hurt to the attention of the committee for some recommendation for changes in the legislation?

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I certainly defer to Mr. Malone's expertise in this area, because I think by the nature of his constituency he deals with the matter every day. But my understanding is that in many ways the livestock hurt is already felt. It is not something that is going to happen; it is already there. The concern is how do you ameliorate it, or how do you modify it, or how do you improve on it? As I said, under Bill C-155 there are possibilities that the livestock industry will get some protection, in the sense that the status quo would have been even worse, simply because the disparity

[Translation]

exporter des matières premières. Est-ce bien le point de vue du Ministre?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je pense qu'il s'agit là de l'objectif général de l'ensemble des programmes commerciaux du gouvernement.

Nous nous rendons compte que lorsque les exportations de produits fabriqués ou transformés ont une valeur ajoutée plus importante, elles entraînent la création de plus d'emplois et une plus grande croissance économique. Il est donc évident que, dans les limites auxquelles nous sommes assujettis—comme je l'ai dit, pour ce qui est de ce projet de loi, il faut avancer d'un pas à la fois—l'option qui a été proposée concernant le paiement au producteur pourrait se révéler un meilleur stimulant. Je suis encore d'avis que cette loi offre un stimulant, mais cela n'était pas faisable à ce moment-là; en conséquence, abordons maintenant l'étape de l'étude et voyons comment nous pouvons poursuivre ce but.

**Le président:** Monsieur Malone.

**Monsieur Malone:** Comme je me rends compte du fait qu'on a beaucoup parlé d'apporter des changements à la méthode de paiement, au cours de la période d'étude, et de la nature même des termes—les mots «période d'étude» ont une connotation assez positive dans une société démocratique—j'aimerais dire au ministre que je partage son inquiétude, soit que cette période d'étude, 1985-1986, (dans un an et demi) ne donnera pas assez de temps pour que tous les maux prévus, surtout en ce qui concerne l'industrie bovine, se concrétisent. Par exemple, le cycle du marché du boeuf est d'environ huit ans, entre son niveau maximal et son niveau minimal. La diminution des troupeaux de boeuf de l'Ouest du Canada coïncide ordinairement avec les périodes où le marché est faible plutôt qu'avec celles où les bovins se vendent aux prix normal ou, évidemment, au prix fort.

Le ministre ne voit-il pas les problèmes inhérents à ce principe, car nous ne réviserions le mode de paiement qu'un an et demi après l'application de (à ce moment) la méthode de paiement aux compagnies de chemin de fer? Ne devrions-nous pas adopter une autre approche, grâce à laquelle un mécanisme d'alarme serait établi, et ce mécanisme dès qu'un problème surgirait dans un des groupes de produits, signalerait ce problème au comité, qui recommanderait alors des modifications à la loi?

**Le président:** Monsieur le ministre.

**Monsieur Axworthy:** Monsieur le président, je fais sûrement confiance à Monsieur Malone qui est un expert dans ce domaine, parce que, à mon avis, dans sa circonscription, il connaît cette situation chaque jour. Je crois toutefois comprendre que des difficultés ont déjà surgi, de bien des façons, dans le secteur des bestiaux. Ce n'est pas un problème éventuel, mais un problème concret. La question qui se pose est celle-ci: comment améliorer la situation, ou comment la modifier, ou encore quelles mesures constructives pouvons-nous adopter? Comme je l'ai dit, il existe, en vertu du projet de loi, une possibilité que l'industrie de l'élevage soit quelque peu

[Texte]

and distortion would have increased as the pricing got further out of line with the rate.

The alternative question, as to whether there should be another method or not to cope with that, has to be done by review, because there is no agreement on that right now. I think we are saying that to get the other objective, the railway expansion, going, which is also important to the livestock industry, we should launch immediately.

On the question of timing of the review, I think that is why it is very important that we not wait until 1985-86 to sit down and bring the parties to the table. I think that is why it is very important that we begin right away to look at that examination, get the agreement of the major participants, and go to work on it. I do not know whether we would have a full-scale judgment at that time. It may not be possible. But I think we will be much farther along than we are now to make some judgments, and also I think we will have had the experience of working together to find out what might be a workable alternative system, and how feasible it may be. So it will be the judgment, frankly, of Parliament at that time as to whether there should be a further change or whether they need to extend it. I can only go back to whatever wisdom that Parliament will have.

• 1225

**The Chairman:** Final question, Mr. Malone.

**Mr. Malone:** Mr. Minister, if I may just share a comment with you, I will say that you, as a minister who comes from western Canada and has the obligation to bear that burden of representing western Canada in your Cabinet, if you might help us all in educating members of the media and the country at large through that, by avoiding such comments as "no consensus in the west" or that "the west has different points of view" because, obviously, what that really does is to leave the expectation that it should be a homogeneous group. But in fact, Alberta's agriculture is 47% export... value added, rather, and Saskatchewan's is 85% export.

The nature of the economies of the Prairies is such that each province is not the other and, even within my home province, Alberta, it is folly to presume that the Peace River area is the same as central Alberta, whose conditions are different. So we should not expect, nor should members of the media come into the realization that we should have, consensus. We cannot lump three Prairie provinces together and treat them as if they are a homogeneous group.

On the question of the safety net, I would like to register this concern: When we talk about your figure of 10% and whether or not it is adequate, to me there seems to be a fundamental wrong, irrespective of what the percentage is in the safety net, because whatever the percentage is, surely any business people in the railway companies would simply pass through automatically any costs that would be there. Now, if

[Traduction]

protégée, étant donné que le statu quo aurait été encore pire, simplement du fait que la disparité et la distorsion accroîtraient au fur et à mesure que l'écart entre les prix et le taux s'élargirait.

L'autre question est de savoir s'il y a une autre méthode de faire face à la situation: il faut faire une étude si nous voulons trouver une solution car il n'y a actuellement aucune entente à ce sujet. Je crois que nous sommes d'avis que pour réaliser l'autre objectif, l'expansion des compagnies de chemin de fer (facteur qui est également important pour l'industrie de l'élevage), nous devrions l'entreprendre tout de suite.

Quant à la question de la pertinence de l'étude, je pense qu'il est très important que nous n'attendions pas l'année 1985-1986 pour réunir toutes les parties à la table de négociations et discuter. Je crois qu'il est donc très important de commencer tout de suite à se pencher sur la question, d'obtenir l'accord des principaux participants, et d'amorcer le travail nécessaire. Je ne sais pas si nous aurions une décision intégrale à ce moment-là. Cela pourrait être impossible. Je crois cependant que nous serons dans une meilleure situation que maintenant pour rendre des décisions et que nous aurons eu l'expérience enrichissante d'avoir conjugué nos efforts pour trouver une solution valable et déterminer si elle serait applicable. Ainsi, il reviendra alors au Parlement de décider s'il devrait y avoir d'autres changements ou s'il devrait y avoir prolongation. Tout dépendra de la sagesse du Parlement d'alors.

**Le président:** Dernière question, M. Malone.

**M. Malone:** Monsieur le Ministre, j'aimerais simplement faire un commentaire. Vous, en tant que ministre qui vient de l'Ouest et a cette lourde charge de représenter l'Ouest au sein du Cabinet, vous pourriez peut-être nous aider tous en éduquant les gens des médias et, par eux, le pays tout entier, en évitant de dire des choses comme «il n'y a pas de consensus dans l'Ouest» ou «l'Ouest a des points de vue différents», car cela porte manifestement les gens à croire que l'Ouest devrait former un groupe homogène. Mais en fait, l'agriculture de l'Alberta est à 47 p. 100 de l'exportation... de la valeur ajoutée, plutôt, et l'agriculture de la Saskatchewan est à 85 p. 100 de l'exportation.

La nature des économies des Prairies est telle que chaque province est différente de l'autre et, même dans ma propre province, l'Alberta, il serait fou de penser que la région de la rivière de la Paix est identique à la région du centre de l'Alberta, qui a une situation différente. Nous ne devrions pas nous attendre à ce qu'il y ait consensus, et les gens des médias ne devraient pas être amenés à croire qu'il devrait y en avoir un. Nous ne pouvons pas mettre les trois provinces des Prairies dans le même sac et les traiter comme un groupe homogène.

Pour ce qui est de la soupape de sécurité, j'aimerais dire ceci: lorsque nous parlons de vos 10 p. 100—en supposant que ce chiffre est exact il me semble que nous commettons une erreur fondamentale, peu importe le pourcentage de la soupape de sécurité, car quel qu'il soit, il est certain que n'importe quelle société de chemin de fer ne ferait que passer automatiquement tous les frais qu'il y aurait. Et si l'on parle de partage,



[Text]

we go to a concept of sharing, such as 50:50 or some other formula then, again it seems to me that the railways would take the view that they might as well go to the first 10%, because half of it at least ... so they have all their costs for the first 10% would be then a 50% reduction. Most of it would buy new cars or refrigerators if we could get them for half price.

So I think, if we are going to talk about cost efficiency in the railways, that those first costs must have "hurt" to the railways, so that there is incentive to keep railway costs down. If the farmers are going to pay a portion, whatever the percentage may be that the committee recommends to you, that hurt should not be the first hurt. That would mean just an automatic pass-through of whatever costs there are; that the railway will make sure they have those costs for the purpose of knowing they can then pass those through and do not have to pay them—but the the producer will. I would simply recommend to the minister that he give consideration to having his people look at a method which causes the railways to have incentive to keep costs down.

**The Chairman:** Do you wish to comment, Mr. Minister?

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, only certainly to agree with Mr. Malone on his observation that no one should try to treat the west as some sort of monolithic whole which speaks with one voice. There are obviously varied interests. But I will that I think we do share a common interest in having a very good transportation system which we all need and, also, making sure that we arrive at a freight-rate system which will provide sort of maximum benefits because of the distances that we must cover. I think those are two kind of give-ins in terms of the western context. I hope we will be able to arrive at that. But no one should expect that there will be universal approval, although I hope that, with the legislation passed by the House, we will be able to work with the western members, in particular, to assure that its introduction implementation in a practical way will be accepted and supported.

**Mr. Malone:** One final point, Mr. Chairman?

**The Chairman:** If it is a question.

**Mr. Malone:** Bearing in mind that he mentions that there is no real consensus on the Prairies with regard to method of payment, and that we do not know really the full impact of whatever avenues we choose to go, would it not seem more logical to the minister that we choose some system of freedom of choice or provincial options on the method of payment? I mean rather than for the governments, whoever they might be, to impose some system, rather than let the people decide for themselves as to what method of payment ought to impact on their individual operations?

• 1230

**The Chairman:** Mr. Minister.

**Mr. Axworthy:** Just two quick responses, Mr. Chairman. First, we have not seen the preferred freedom of choice option.

[Translation]

par exemple 50-50 ou quelque autre proportion, là encore il me semble que les chemins de fer se tourneraient de préférence vers les premiers 10 p. 100, parce qu'au moins la moitié ... car tous leurs coûts pour les premiers 10 p. 100 signifieraient une réduction de 50 p. 100. La plus grande partie de cet argent servirait à acheter de nouveaux wagons ou réfrigérateurs, si nous pouvions les obtenir à moitié prix.

Ainsi, je pense que, s'il doit être question de rentabilité dans les chemins de fer, il faut faire supporter aux chemins de fer le poids de cette première tranche de coûts, afin de les inciter à réduire leurs dépenses. S'il faut faire supporter aux agriculteurs une partie du coût, peu importe le pourcentage que le comité vous recommande, il ne faudrait pas qu'ils soient les premiers à sentir une telle contrainte. Cela équivaldrait à passer automatiquement à d'autres n'importe quel coût qu'il pourrait y avoir; les chemins de fer s'assureraient d'avoir de tels coûts, sachant qu'ils pourraient les passer à d'autres et ne pas avoir à les payer eux-mêmes, mais le producteur n'aurait pas cette chance. Je recommanderais simplement au Ministre de demander si possible à ses gens de chercher une façon d'inciter les chemins de fer à réduire leurs frais.

**Le président:** Avez-vous quelque chose à dire, Monsieur le Ministre?

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je voudrais seulement dire que je suis tout à fait d'accord avec M. Malone lorsqu'il dit qu'il ne faudrait pas essayer de traiter l'Ouest comme un genre de bloc monolithique qui n'a qu'une façon de penser. Il est bien sûr que les intérêts varient. Mais je crois qu'il est dans l'intérêt de tous d'avoir un très bon réseau de transport et, aussi, de veiller à ce que nous en arrivions à un tarif-marchandises qui assurera des avantages maximaux, vu les distances que nous devons parcourir. Je pense que ce sont deux genres d'objectifs dans le cas de l'Ouest. J'espère que nous pourrions universelle, mais j'espère que, lorsque la Chambre aura adopté le projet de loi, nous pourrions collaborer tout particulièrement avec les députés de l'Ouest, afin d'obtenir que l'application soit acceptée et appuyée par la population.

**M. Malone:** Un dernier point, Monsieur le président?

**Le président:** Si c'est une question.

**M. Malone:** Compte tenu du fait qu'il mentionne qu'il n'y a pas vraiment de consensus dans les Prairies en ce qui concerne le mode de paiement et que nous ne connaissons pas vraiment tous les risques des solutions que nous choisirions, ne semblerait-il pas plus logique au Ministre de prévoir quelque système de libre choix ou d'options provinciales en ce qui concerne le mode de paiement? Je veux dire, plutôt que de laisser les gouvernements, quels qu'ils soient, imposer un système, au lieu de laisser aux gens le soin de déterminer eux-mêmes la méthode de paiement qui conviendrait le mieux à leurs activités respectives?

**Le président:** Monsieur le Ministre.

**M. Axworthy:** Je vous donne deux réponses brèves, Monsieur le président. D'abord, aucune solution m'a été avancée

[*Texte*]

There have been several variations of it. I have not seen one come forward that has been universally adopted by those who support that school of thought. Secondly, I would point out, going back to your own observation, that the question of payment to the railways is supported and endorsed by the pools, which represent a very large number of grain producers in western Canada; so we have to take into account those balances, and what we try to reach is the one that makes the best of that case.

**The Chairman:** Thank you very much.

Thank you, Mr. Malone.

That ends our questioning for this session. I had two names for the second round, but I am going to adjourn the meeting now. I think we should be a little bit more humane in our times than we were.

The minister has indicated he is prepared to sit through at least some of the clause-by-clause study, and at that time members will have opportunities to put other questions to him.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, could we not have the minister back for another half an hour or an hour at 2.00 p.m. because . . .

**The Chairman:** It is not possible today to have him back at that time because we have Mr. John Edsforth of Travacon Research Limited from Renton, Washington, and I suspect the committee has a fair number of questions to put to him. He has also a plane to catch later this afternoon to get back home, so in fairness to him . . .

**Mr. Benjamin:** Who does? The minister?

**The Chairman:** No, Mr. Edsforth, and in fairness to him, having come as far as he did to accommodate the committee, I think we have to be fair to him by proceeding with him at 2.00 p.m.

**Mr. Benjamin:** Okay. But then how about this evening, or have the minister back tomorrow?

**The Chairman:** The minister has agreed to come back again and we will try to fix a time with him when he can come back again.

Mr. Minister.

**Mr. Axworthy:** Mr. Chairman, I am certainly prepared to come back. I have, however, made arrangements to go out west for some further discussions, so I will not be back in the city until Thursday night; any time after that I am prepared to accommodate the committee.

**The Chairman:** Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, on a point of order, a point of clarification regarding amendments. I understand or have been led to understand from the comments you made from the Chair that the ability of this committee to make amendments—let us say regarding the method of payment: the

[*Traduction*]

concernant cette liberté de choix. Plusieurs solutions ont été proposées. Aucune n'a été adoptée unanimement par les fervents de cette école de pensée. Ensuite, j'aimerais souligner, suite à votre propre observation, que la question du paiement aux chemins de fer a reçu l'approbation et l'appui des pools qui représentent un nombre très important de producteurs de céréales de l'Ouest canadien; alors, nous devons tenir compte de ces facteurs, et ce que nous essayons d'atteindre, c'est une juste mesure dans cette affaire.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup.

Merci, Monsieur Malone.

Voilà pour la période de questions prévue pour cette séance. J'avais deux noms pour la deuxième ronde, mais je vais lever la séance immédiatement. Je crois que nous devrions être un peu plus généreux que nous l'étions pour ce qui est de la période allouée.

Le Ministre s'est dit prêt à siéger pendant une partie du moins de l'étude clause par clause, et il a indiqué qu'à ce moment-là, les membres auront la possibilité de lui poser d'autres questions.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, pourrions-nous demander au Ministre de revenir à 14 heures pour une autre demi-heure ou une heure parce que . . .

**Le président:** Nous ne pouvons lui demander de revenir aujourd'hui à cette heure-là étant donné que nous aurons la visite de Monsieur John Edsforth de la Travacon Research Limited de Renton, Washington, et je crois que le Comité a un nombre relativement important de questions à lui poser. De plus, il doit prendre l'avion plus tard cet après-midi pour retourner chez lui, alors par respect pour lui . . .

**M. Benjamin:** Qui, dites-vous? Le Ministre?

**Le président:** Non, Monsieur Edsforth, et par respect pour lui qui est venu de si loin pour rendre service au Comité, je crois que nous devons le laisser prendre la parole à 14 heures.

**M. Benjamin:** D'accord. Mais alors, pourrions-nous demander au Ministre de revenir ce soir ou demain?

**Le président:** Le Ministre est d'accord pour revenir et nous essaierons de fixer une date avec lui.

Monsieur le Ministre.

**M. Axworthy:** Monsieur le président, je suis certes prêt à revenir. Toutefois, je dois me rendre dans l'Ouest pour d'autres discussions, alors je ne serai pas de retour à Ottawa avant jeudi soir; je suis prêt à rencontrer le Comité n'importe quand à partir de ce moment-là.

**Le président:** Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Monsieur le président, une question d'ordre, une précision concernant les amendements. Je conclus ou je suis porté à conclure d'après les commentaires que vous avez faits que les amendements proposés par ce Comité—par exemple concernant la méthode de paiement: le paiement de



[Text]

payment of the \$651 million in constant dollars, the capping at 31.5, other things that people feel are very important to this bill—am I led to believe that these, in the opinion of the Chair, would alter the intent of the bill and therefore would be unacceptable?

**The Chairman:** No, you should not be led to believe that at all, Mr. McKnight. I was just pointing out what the committee's reference is, and I would urge members to read the citation in Beauchesne's that deals with the royal recommendation, and what it says, and to judge themselves accordingly when they are preparing amendments. That is about all I can say, and having thought about Mr. Mazankowski's earlier intervention after I, as I said, opened the can of worms, obviously I cannot make determinations, and nobody else can, on any particular amendment until we see it. So I have no intention of trying to limit the kind of amendments that members may wish to bring in. It is just that as we see them, we have to make a judgment on them based on the standing orders of the House and the precedents, and that is all.

Yes, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** A different point of order, Mr. Chairman. I wonder if the clerk has copies of the Travacon study or the pool analysis of the Travacon study which was to have been distributed to the committee members. I happened to get a copy myself, but I think for this afternoon they should be made available because I presume the official representing Travacon will probably not make much of a statement but will only be here to answer questions. I think it would help the committee members if they were able to have those reports in their hands.

• 1235

**The Chairman:** The clerk informs me that she does not have a copy of that study, but she will be speaking to you after we adjourn, Mr. Mazankowski.

I would suggest if you have a copy that we could have it for a few minutes, have it copied and make copies available to members.

**Mr. Mazankowski:** I certainly can do that. I have merely the analysis that was done by the pools, so it is really an interpretation of the report of the Travacon group, but I can certainly make that available.

**The Chairman:** My understanding is that Travacon did the study for the pools.

**Mr. Mazankowski:** Right.

**The Chairman:** Therefore the study would be in the pools' hands . . .

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**The Chairman:** —and certainly since we met last we have not had time to get . . .

[Translation]

651 millions de dollars en dollars constants, l'établissement d'une limite, soit 31.5, d'autres questions que les gens estiment d'une importance capitale concernant ce projet de loi, ces amendements pourraient-ils, comme l'opinion du président me porte à le croire, fausser l'objet de loi et, par conséquent, se révéler inacceptables?

**Le président:** Non, il n'en est aucunement question, Monsieur McKnight. Je voulais simplement souligner la référence utilisée par le Comité, et je demanderais instamment aux membres de lire la citation dans Beauchesne qui porte sur la recommandation royale, et ce qu'elle stipule, et de prendre position en conséquence lorsqu'ils préparent des amendements. C'est à peu près tout ce que je peux dire, et après avoir réfléchi à l'intervention faite antérieurement par Monsieur Mazankowski, après avoir découvert, comme je l'ai dit, le pot aux roses, il est évident que je ne peux tirer de conclusions, pas plus que n'importe qui d'autre, sur un amendement quelconque avant de voir de quoi il retourne. Alors, je n'ai aucunement l'intention d'essayer de limiter le type d'amendements que les membres veulent proposer. La question est simplement de les prendre comme nous les voyons et de porter un jugement en fonction des règlements de la Chambre et des précédents. Voilà.

Oui, Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Une autre question d'ordre, Monsieur le président. Je me demande si le greffier a des exemplaires de l'étude de la Travacon ou de l'analyse faite par le pool de l'étude de la Travacon qui devaient être distribués aux membres du comité. J'ai pu moi-même en obtenir une copie mais je crois que tout le monde devrait en avoir une pour cet après-midi parce que l'exposé du représentant de Travacon ne devrait pas être très long. Je crois qu'il répondra uniquement aux questions. D'après moi, il serait souhaitable que les membres du Comité aient le document en mains.

**Le président:** La secrétaire du Comité me dit qu'elle n'a pas cette étude. Elle ira vous parler lorsque nous aurons ajourné, Monsieur Mazankowski.

Je suggère que nous empruntions votre copie pour quelques minutes, que nous la fassions photocopier et que nous la distribuions aux membres du Comité.

**M. Mazankowski:** Je n'y vois pas d'inconvénient. J'ai seulement l'analyse qui a été faite par les pools, analyse qui consiste en une interprétation du rapport de Travacon. Mais je peux certainement vous la remettre.

**Le président:** Si je comprends bien, Travacon a fait l'étude pour les pools.

**M. Mazankowski:** Oui.

**Le président:** Ce sont donc les pools qui ont l'étude en mains . . .

**M. Mazankowski:** C'est juste.

**Le président:** —et depuis notre dernière rencontre nous n'avons certainement pas eu le temps de . . .

## [Texte]

**Mr. Mazankowski:** The fact is that it was tabled with the committee clerk arising out of our meetings in Winnipeg and it should be in the hands of all members and it should not be necessary for me to even rise on this point of order.

**The Chairman:** I guess your point is well taken, Mr. Mazankowski. The clerk has been rather occupied in this exercise, but she will double-check and make sure that copies are available for the members this afternoon.

With that, Mr. Minister, I think I speak on behalf of the committee when I say that your testimony this morning I think was most helpful. We appreciate the flexibility that you are showing to the committee and the position you have taken that you should not second-guess the decisions of this committee.

Thank you very much for your appearance, and we look forward to having you back.

The meeting is adjourned until 2.00 p.m.

## AFTERNOON SITTING

• 1406

**The Chairman:** Order, please. We are resuming consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

It is my pleasure this afternoon to welcome to the committee, Mr. John Edsforth, President, Travacon Research Limited, Renton, Washington State. Mr. Edsforth has come a long way at very short notice to be our witness this afternoon.

I want to tell you, sir, we appreciate very much your making the effort. We will try to deal with our questioning as expeditiously as possible so you will be able to have a little bit of time to enjoy our capital city before you have to get your plane this evening. So welcome to the committee. Perhaps you would like to introduce those who are with you and make your opening statement, sir.

**Mr. John Edsforth (President, Travacon Research Limited):** Thank you, Mr. Chairman.

First of all, I would like to thank the committee for the invitation to appear here today, and then to introduce the members at the table. Present is Mr. Jim Wright, the Secretary of the Saskatchewan Wheat Pool; Mr. Greg Arason, Secretary of the Manitoba Pool Elevators; and Mr. Ken Cooksley, Transportation Administrative Officer of the Alberta Wheat Pool.

I would like to start by reiterating the basic position that I have held in conducting the work we are reviewing this afternoon. That basic position is that the railways should receive, in respect of grain transportation, a level of compensation sufficient to motivate them to provide adequate facilities, capacity and service to the industry. That criterion is something I have used throughout to evaluate the materials that have been developed in this respect.

## [Traduction]

**M. Mazankowski:** Ce qui s'est produit, c'est que le rapport a été remis à la secrétaire lors des audiences de Winnipeg et tous les membres devraient l'avoir en mains aujourd'hui. Je ne devrais pas avoir à soulever ce point d'ordre.

**Le président:** Vous avez raison, Monsieur Mazankowski. La secrétaire a été assez occupée mais elle vérifiera et veillera à ce que tous les membres aient une copie du rapport cet après-midi.

Ceci dit, Monsieur le Ministre, et je crois que je parle au nom de l'ensemble du Comité, votre témoignage ce matin a été très utile. Nous vous remercions de la souplesse dont vous avez fait preuve à votre endroit et d'avoir choisi de ne pas contester les décisions du Comité.

Je vous remercie encore une fois d'avoir assisté aux audiences et je tiens à vous dire que nous serons heureux de vous y accueillir à nouveau.

La séance est ajournée. Nous reprendrons à 14 heures.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** À l'ordre, s'il-vous-plaît. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, loi qui facilite le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et qui, de ce fait, modifie certaines autres lois.

Cet après-midi, j'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue au comité à M. John Edsforth, président, *Travacon Research Limited*, Renton, État de Washington. M. Edsforth est venu de loin et dans un délai très court pour témoigner devant nous aujourd'hui.

Je veux souligner ici combien nous apprécions votre collaboration. Nous allons tâcher de vous questionner le plus rapidement possible, de sorte que vous puissiez visiter notre capitale avant de reprendre votre avion dans la soirée. Soyez donc le bienvenu à notre comité. Vous voudrez peut-être présenter les personnes qui vous accompagnent et faire votre déclaration préliminaire.

**M. John Edsforth (président, Travacon Research Limited):** Merci Monsieur le président.

Je tiens d'abord à remercier le comité de l'invitation qu'il m'a faite de me présenter ici aujourd'hui, puis à présenter les membres qui sont autour de la table: M. Jim Wright, secrétaire du Syndicat du blé de Saskatchewan, M. Greg Arason, secrétaire du *Manitoba Pool Elevators* et M. Ken Cooksley, agent administratif du transport, de l'*Alberta Wheat Pool*.

Pour commencer, je voudrais réitérer la position de base que j'ai adoptée lorsque j'ai dirigé les travaux que nous étudions cet après-midi. Cette position de base est que les chemins de fer doivent, en ce qui concerne le transport des grains, recevoir un taux de rémunération suffisant pour les motiver à offrir à l'industrie les installations, la capacité et le service adéquats. J'ai toujours utilisé ce critère pour évaluer les documents élaborés à cet égard.



## [Text]

In the first instance, in the report which I believe you have seen, which we prepared for the Gilson consultations, I evaluated the findings of Carl Snavelly in his 1980 costing review against that criterion, and, as a result of that, I identified a number of areas where I felt that Carl had overstated the revenue requirement against that criterion. Since that time, a number of the areas that I raised in that report have been effectively addressed to our satisfaction; others have not.

What I would like to do at this point is to now provide you with an update of my position in respect of the costs which underlie the bill you are considering in this committee.

Probably the most significant area of overstatement of revenue requirements, in my opinion, is the area referred to as "contribution to constant costs", and as you are aware, this amount has been established at a level of 20% of railway volume-related costs, gradually building up to that level over a four-year period. There is sometimes confusion about just what these constant costs are. I have variously heard them referred to as "overheads" and as "profit". Neither of these is the case.

Constant costs are not specifically overheads. Most overheads, in fact, are included in variable costs and would be recovered as part of that. Constant costs refer to the costs associated with a portion of the fixed facilities employed by the railway. I should say that is the majority of constant costs, there are others, but that would be the majority of those. These costs consist of maintenance expenses, depreciation and cost of capital associated with such facilities, plus other expenses, such as, for example, cost of removing snow.

• 1410

The facilities so included include such items as bridges, tunnels, snow sheds, and a portion of the railway track and railway buildings. The costs of these facilities can further be thought of in two categories: first, facilities which are now currently in place on the railways. These are facilities that the managements of the railways have in their wisdom put in place over the years, presumably because they felt that in so doing this would be in their shareholders' best interests. The second category of new facilities, or facilities in this category, are facilities which are not yet in place. I refer here very specifically to the facilities which form a component of the very extensive capital spending program which the railways would embark upon following resolution of this issue.

These are the constant costs—those associated with the new facilities, which I believe to be primarily irrelevant from the viewpoint of the revenue requirements of the railways respecting transportation of grain. For the majority of these capital expenditures, the railways would recover the costs associated with them through the variable costs. That would include, say, the costs associated with rolling stock, motive power, and a portion of facilities.

## [Translation]

En premier lieu, dans le rapport que vous avez vu, je crois, et que nous avons rédigé pour les consultations Gilson, j'ai évalué les conclusions de Carl Snavelly dans sa revue sur l'établissement des prix de 1980 par rapport à ce critère et, par conséquent, j'ai déterminé en fonction de ce critère certains secteurs où, à mon avis, Carl avait exagéré le produit requis. Depuis lors, un bon nombre des lacunes que j'avais mentionnées dans ce rapport ont effectivement été redressées à notre satisfaction; d'autres ne l'ont pas été.

J'aimerais maintenant vous parler de ma position actuelle en ce qui concerne les coûts qui sous-tendent le bill que votre comité est en train d'étudier.

A mon avis, il est probable que le secteur le plus important de l'exagération des produits requis est celui qui s'intitule «contribution aux coûts constants», et, comme vous le savez, ce montant a été établi à un niveau de 20 p. 100 des coûts liés au volume des chemins de fer, s'élevant graduellement à ce niveau sur une période de quatre ans. Une certaine confusion règne sur ce que constituent ces coûts constants. On les a déjà appelés devant moi des «frais généraux» et des «profits». Ils ne sont ni l'un ni l'autre.

Les coûts constants ne sont pas spécifiquement des frais généraux. La plupart des frais généraux sont, en fait, compris dans les coûts variables et ils sont récupérés comme partie de ces coûts. Le coûts constants portent sur les coûts liés à une partie des installations fixes utilisées par les chemins de fer. Je dois dire qu'ils représentent la majorité des coûts constants; il y en a d'autres, mais ceux-là sont la majorité. Ces coûts comprennent les dépenses d'entretien, l'amortissement et le coût en capital lié à ces installations, plus les autres dépenses, comme, par exemple, le coût du déneigement.

Les installations en question comprennent, entre autres, des ponts, des tunnels, des hangars à neige et une partie des voies ferrées et des bâtiments. On peut répartir les coûts de ces installations en deux catégories: d'abord, les installations qui sont déjà en place sur les voies ferrées. Ce sont les installations que les administrations des sociétés ferroviaires, dans leur grande sagesse, ont mis en place au cours des années, en pensant probablement qu'il y allait de l'intérêt de leurs actionnaires. La seconde catégorie, les nouvelles installations, ou installations se trouvant dans cette catégorie, est celle des installations qui ne sont pas encore en place. Je parle ici, tout particulièrement, des installations qui constituent un élément du très coûteux programme d'immobilisation, dans lequel s'embarqueraient les sociétés ferroviaires après le règlement de cette question.

Ce sont les coûts fixes, ceux qui concernent les nouvelles installations, qui n'ont rien à voir, à mon avis, avec les revenus que les sociétés ferroviaires doivent retirer du transport du grain. Les sociétés ferroviaires recouvreraient la plus grande partie des dépenses en immobilisation au moyen des coûts variables. Cela comprendrait, notamment, les coûts du matériel roulant, de l'énergie motrice et d'une partie des installations.

## [Texte]

My concern is with the fixed expenses relating to that portion of facilities required to expand capacity which cannot be recovered through the variable costs. My basic position is that if the railways are to be expected to expend these sums of money to expand capacity, they are entitled to recovery of grain's fair share of those facilities. That is our basic position on constant costs.

The constant-cost formula that is a part of the bill you are considering was recommended by Dr. Gilson and I believe follows largely from the recommendations of Carl Snavely, who recommended a level of 22.5% as his best judgment of the level of constant costs. Mr. Snavely, in making that recommendation, was guided I believe primarily by the requirements for overall system viability for the two railways. In essence, what he did was to estimate the total revenue required for the two railways to be viable by his definition; subtracted that which could be received from what he called "commercial traffic", meaning pretty much all freight traffic other than grain; and he then said that the residual in effect represented the revenue requirement for moving grain. He did that in the case of CP Rail, and that resulted in effectively the 22.5% formula recommendation.

I guess a problem I have with that is that it effectively places on grain the residual responsibility for the viability of the Canadian railway system. I am somewhat concerned that that is putting grain into a special category that it probably does not belong in. My feeling is that really we have somewhat two separate issues here. One is the level that grain should be paying for the services it is going to receive; and secondly, to me a separate issue, is the overall viability of the railway system. I think it would be unfair to make grain responsible for that overall viability. If it is the desire of the government to ensure that viability, then I would submit that that probably should be a separate issue. The compensation for grain should be determined on its own merits.

Therefore, following from that reasoning, I have attempted to assess the level of constant costs recommended by Dr. Gilson and included in the bill, and based upon the numbers I have, which are somewhat sparse, I will have to admit, I have the feeling that the level of contribution provided in the bill substantially exceeds that which is required to justify grain's fair share of the fixed cost associated with new facilities. I am somewhat handicapped in making that calculation, because I really do not have much detail on the composition of that \$16.5 billion or the time phasing of it, or on just what types of facilities are going to be provided and where. But based on the numbers as I have them, and making some assumptions more or less consistent with the ones that were included in my earlier report, I have a feeling that the level of constant costs provided in the bill is approximately three times the amount that is required by my criterion, which amounts to approximately \$75 million in respect of the crop year 1981-1982.

## [Traduction]

Je me préoccupe des frais fixes se rapportant à cette partie des installations nécessaires à l'accroissement de la capacité et qui ne peuvent pas être récupérés par le truchement des coûts variables. En résumé, j'estime que si on demande aux sociétés ferroviaires de dépenser ces sommes pour accroître leur capacité, elles ont le droit de récupérer une partie du coût de ces installations auprès des producteurs de grain. C'est là notre position fondamentale au sujet des coûts fixes.

La formule des coûts fixes, qui fait partie du projet de loi que vous étudiez, a été recommandée par M. Gilson et découle en grande partie, je crois, des recommandations de Carl Snavely qui a proposé 22.5 p. 100 comme étant, à son avis, le meilleur pourcentage pour les coûts fixes. En faisant sa recommandation, M. Snavely se fondait surtout, je pense, sur les besoins des deux sociétés ferroviaires à l'égard de la survie du système en général. Essentiellement, il a évalué le revenu total dont ont besoin les deux sociétés ferroviaires pour être viables, selon sa définition; puis il en a soustrait ce qui pouvait provenir de ce qu'il appelle le «trafic commercial», c'est-à-dire, en gros, tout le trafic de fret autre que le grain; enfin, il a dit que la différence représentait les revenus nécessaires pour le transport du grain. C'est ce qu'il a fait dans le cas du CP et il est effectivement parvenu à la recommandation de la formule de 22.5 p. 100.

Je crois que je n'accepte pas que le reste de la responsabilité de la survie du système ferroviaire canadien repose sur le grain. Je suis en quelque sorte préoccupé par le fait que cela met le grain dans une catégorie particulière, à laquelle il n'appartient probablement pas. J'ai l'impression que nous faisons face ici à deux questions différentes. La première est celle du pourcentage que devraient payer les producteurs de grain pour les services qu'ils recevront; la deuxième, qui est pour moi une question distincte, est la survie générale du système ferroviaire. Je pense qu'il serait injuste d'imputer à l'industrie céréalière la responsabilité de cette survie. Si le gouvernement désire assurer cette survie, je propose que cela fasse l'objet d'une question distincte. La contribution des producteurs de grain devrait être considérée sur le fond.

Par conséquent, suivant ce raisonnement, j'ai essayé d'évaluer la part des coûts fixes recommandés par M. Gilson et compris dans le projet de loi, et à partir des chiffres dont je dispose, qui sont assez rares, je dois l'admettre, j'ai l'impression que la contribution prévue par le projet de loi dépasse de beaucoup celle qui est nécessaire pour justifier la participation des producteurs de grain aux coûts fixes des nouvelles installations. J'éprouve certains problèmes à faire ces calculs, étant donné que je n'ai pas beaucoup de détails sur la composition des 16 milliards et demi de dollars ou leur répartition temporelle, ou simplement sur le genre d'installations qui seront construites et sur leur emplacement. Mais à partir des chiffres dont je dispose, et en faisant quelques hypothèses qui reprennent plus ou moins celles que j'ai faites dans mon rapport précédent, je pense que la part des coûts fixes prévus par le projet de loi est environ trois fois supérieure à la somme nécessaire, d'après mes critères, soit environ 75 millions de dollars pour la campagne agricole de 1981-1982.



[Text]

[Translation]

• 1415

A second area of concern surrounds the whole issue of cost of capital. We dealt with that at some length in my earlier report. I contended that the 25.4% cost of capital proposed by Mr. Snavelly was excessive and suggested a lower level on two grounds; one, because I felt that he had treated deferred income taxes incorrectly; and, secondly, because I felt that there should be recognition of the fact that, by the nature of the contract that will be entered into between the railways and the federal government, the railways are incurring substantially less risk, if any, in respect of grain transportation than they incur in their general operations.

It might be useful to review what the components of this cost of capital are. It consists of four components, really: Firstly, it consists of a fair return on shareholder investment; secondly, it consists of a coverage of interest on company debt; thirdly, it consists of dividends on senior equities; and, fourthly, it includes a provision for corporate income taxes. Those are the four items that, together, make up cost of capital. Mr. Snavelly utilized 25.4% as an annual rate before tax for that purpose. We recommended a maximum of 21%. Subsequently, in respect of the year 1981-1982, the CTC has utilized a number of 20.5%, somewhat below my recommendation, and that is the number that underlies the data you have in your bill.

Subsequent to my report, and to all that happening, we have had occasion to examine in much greater depth the whole issue of risk associated with grain transportation at the invitation of the commission and have made two submissions in that respect. It is our conclusion, based upon all of that, that the transportation of grain is substantially without risk in respect of the proposed bill and that, in fact, if you look at volume fluctuations of grain and other traffic over the years, it is interesting to note that there appears to be a counter-cyclicality to it, that when other traffic is low grain tends to be high, and vice versa. Thus, grain essentially is somewhat of a regulator, if you will, in respect of this system. It utilizes facilities when they might otherwise be idle and, as such, might even be deemed not only to be risk free but actually to have what you might consider a negative risk.

Considering all that, I feel that the 20.5% rate, which was utilized to develop the data for the 1981-1982 crop year, is probably about two percentage points high in respect of Canadian Pacific; probably it should be a couple of points lower than what it is.

**Mr. Mazankowski:** In respect of Canadian Pacific?

**Mr. Edsforth:** In respect of CP, sir, yes.

**Mr. Mazankowski:** What about CN, then?

**Mr. Edsforth:** I was just coming to CN.

**Mr. Mazankowski:** Okay.

Une seconde préoccupation a trait à toute la question du coût du capital. Nous avons déjà traité assez longuement de cette question dans mon rapport antérieur. J'ai affirmé que le coût du capital fixé à 25,4 p. 100, selon la proposition de M. Snavelly, était excessif et j'ai suggéré qu'il se situe à un niveau inférieur pour deux raisons; premièrement, j'estimais que M. Snavelly avait fait une étude inexacte des impôts sur le revenu reportés et deuxièmement, j'étais d'avis qu'il faudrait reconnaître que, selon la nature du contrat conclu entre les sociétés ferroviaires et le gouvernement, ces sociétés couraient beaucoup moins de risques, si effectivement, elles en couraient dans le transport du grain que dans leurs opérations générales.

Il serait peut-être utile d'examiner les éléments de ce coût du capital. Ils sont au nombre de quatre: premièrement, un bon rendement sur l'investissement des actionnaires; deuxièmement, une couverture de l'intérêt sur les dettes de la société; troisièmement, des dividendes sur les actions privilégiées et quatrièmement, une disposition relative à l'impôt sur le revenu des corporations. Ce sont là les quatre éléments qui composent ensemble le coût du capital. M. Snavelly a utilisé à cette fin un chiffre de 25,4 p. 100 à titre de taux annuel avant impôt. Nous avons recommandé un maximum de 21 p. 100. Par la suite, la CTC a utilisé, pour l'année 1981-1982, un chiffre de 20.5 p. 100, légèrement inférieur à ma recommandation, et c'est ce chiffre qui sous-tend les données incluses dans votre projet de loi.

À la suite de mon rapport et de tous ces événements, nous avons eu la possibilité d'examiner beaucoup plus à fond toute la question des risques liés au transport du grain à l'invitation de la Commission et nous avons présenté deux mémoires à ce sujet. À partir de toutes ces données, nous avons conclu que le transport du grain présente très peu de risques par rapport au projet de loi proposé et qu'en fait, si l'on observe les fluctuations du volume du grain et du trafic d'autres produits au cours des années, on constate avec intérêt que les cycles alternent, c'est-à-dire que, si le trafic d'autres produits est faible, celui du grain a tendance à être élevé et vice-versa. Ainsi, le grain joue essentiellement le rôle d'un régulateur, si vous voulez, à l'égard de ce système. Il permet d'utiliser des installations qui resteraient vacantes et, à ce titre, on pourrait même considérer que non seulement il ne présente pas de risque, mais encore il constitue un risque négatif.

Compte tenu de toutes ces données, j'estime que le taux de 20,5 p. 100, qui a servi à énoncer les données relatives à la campagne agricole de 1981-1982, comporte probablement deux points de pourcentage de trop par rapport au Canadien Pacifique; il devrait probablement se situer à quelques points au-dessous de son niveau actuel.

**M. Mazankowski:** Par rapport au Canadien Pacifique?

**M. Edsforth:** Oui, monsieur, par rapport au CP.

**M. Mazankowski:** Qu'en est-il du CN?

**M. Edsforth:** J'allais justement traiter du CN.

**M. Mazankowski:** Ça va.

## [Texte]

**Mr. Edsforth:** The CN situation is somewhat different. The bill, of course, as it stands, provides that the same cost of capital rate will be utilized for both railways. I have been a participant in several submissions that have objected against that treatment, at least until such time as CN is in a position to be incurring liability for income taxes, having worked off its tax loss carry forward. I feel that the compensation to CN, as the bill now stands, would be excessive to the extent that it would be recovering a compensation for corporate income taxes that it does not, in fact, have to pay. I, therefore, believe the rate would be substantially lower.

I did make a calculation of that. In respect of the year 1981-1982, my calculation led me to a cost of capital rate of approximately 11% for CN Rail. That would exclude the provision for corporate income taxes for CN.

**Mr. Benjamin:** It is 9.5 too high for CN?

**Mr. Edsforth:** It is 9.5 too high?

**Mr. Benjamin:** No, I say that would be 9.5 points.

**Mr. Edsforth:** Oh, yes. My comparable number for CP is 18.5, sir, so it would be 7.5 less than for CP.

The impact of this is fairly substantial. I calculate that in respect of the year 1980 it would be somewhere approaching \$20 million in that year, so it is a significant amount. It may be, or I guess we all hope it will be a temporary situation and that CN will become profitable and in a tax-paying position, but I really feel that it is unfair to burden the shippers and the government with that cost until such time as it is properly justified.

• 1420

I would therefore feel that one of two things could be done: one, that the bill could call for a separate distinct cost of capital rate for CN, which would recognize, among other things, its income tax situation; or two, that if the same cost-of-capital rate is to be utilized that in any year in which there was no liability for income taxes incurred by CN the amount overpaid in that respect be utilized to reduce the CN allowance in respect of its operations to Prince Rupert and Churchill. I would think either one of those two might be approaches to working on that particular problem.

My third area of concern at present deals with the whole question of valuation of certain categories of assets in the system of the two railways. The primary concern relates to assets in the grain-dependent lines. In connection with costing of these assets, in his 1980 report, Mr. Snavey essentially assumed that the railways have been and will be replacing assets on branch lines in the same manner as they do on main lines, and that is an assumption implicit in his estimates. That manifested itself in two areas in his costs. First, as a result, he allowed the railways variable cost compensation for cost of capital and depreciation with respect to assets which had been placed into these lines by the federal government in respect of

## [Traduction]

**M. Edsforth:** La situation du CN est quelque peu différente. Dans sa formulation actuelle, le projet de loi prévoit évidemment qu'on utilisera le même taux de coût du capital pour les deux sociétés ferroviaires. J'ai participé à la rédaction d'un grand nombre de mémoires s'opposant à cette façon de procéder, au moins jusqu'à ce que le CN soit en mesure d'assumer la responsabilité de l'impôt sur le revenu après avoir acquitté le report prospectif de ses pertes fiscales. J'estime que l'indemnité versée au CN, selon le projet de loi actuel, serait excessive puisqu'elle permettrait de recouvrer une indemnité pour un impôt sur le revenu des corporations qu'elle n'a pas, en fait, à payer. Je crois donc que le taux serait beaucoup plus faible.

J'ai fait réellement des calculs à ce sujet. Pour l'année 1981-1982, mes calculs m'ont amené à fixer le taux du coût du capital à environ 11 p. 100 pour le CN Rail. Ces données excluent la disposition relative à l'impôt sur le revenu des corporations en ce qui concerne le CN.

**M. Benjamin:** Le taux est trop élevé de 9,5 pour le CN?

**M. Edsforth:** Le taux est trop élevé de 9,5?

**M. Benjamin:** Non, je dirais qu'il s'agirait de 9,5 points.

**M. Edsforth:** Oh oui. Mon chiffre comparable pour le CP est de 18,5, alors ce serait 7,5 de moins que pour le CP.

Cette situation a des répercussions assez importantes. J'estime qu'en ce qui concerne l'année 1980, le chiffre s'établirait à quelque \$20 millions, ce qui est une grosse somme. Il se peut que cette situation soit temporaire et que le CN devienne rentable et soit en mesure de payer des impôts, et je crois que c'est ce que nous espérons tous, mais je crois vraiment qu'il est injuste de faire porter aux expéditeurs et au gouvernement le fardeau de ce coût jusqu'à ce que ce soit entièrement justifié.

Par conséquent, je pense qu'on pourrait choisir l'une des deux solutions suivantes: premièrement, le projet de loi pourrait stipuler qu'on doit utiliser un taux du coût du capital distinct pour le CN, pour tenir compte, entre autres, de sa situation fiscale; ou, deuxièmement, si l'on conserve le même taux que par le passé, comme le CN ne paie pas d'impôts sur le revenu, que le montant ainsi payé en trop soit déduit de l'allocation qui est versée au CN pour ses services de transport à Prince Rupert et à Churchill. Je pense que l'une de ces deux solutions pourrait permettre de régler ce problème particulier.

La troisième question qui m'inquiète, pour le moment, est celle de l'évaluation de certains éléments d'actif dans le système des deux sociétés de chemins de fer, et en particulier les actifs des lignes associées au transport du grain. Relativement à l'évaluation de ces actifs, dans son rapport de 1980, M. Snavey présumait essentiellement que les chemins de fer continueraient, comme ils l'avaient fait jusqu'ici, à remplacer les actifs des lignes secondaires de la même façon qu'ils le faisaient pour les lignes principales, et cette hypothèse est implicite dans ses prévisions. L'application de ce principe a été manifesté dans deux cas. Premièrement, selon cette théorie, il accordait aux chemins de fer une compensation, sous forme de



[Text]

the branch-line rehabilitation program and, secondly, by overstating the net book value of assets which had been provided by the railways. The first of these two areas of improper cost inclusion has been eliminated by a subsequent finding of the CTC which said that it was not proper to include the cost of the rehabilitation-provided assets. The second of those remains. I believe that overstatement exists still. I am not sure of the exact amount of it. The amount of total cost included in 1980 was in the order of \$41 million for the two railways combined. How much of that is overstated is really difficult to say because there really is not much data to go on, but I would suspect that it is a substantial percentage.

In respect of this issue, Mr. Snively has recommended some accounting changes on a couple of occasions, including his latest report, which would at least begin to provide some data which could be used to address this problem. I have made that same recommendation before the Canadian Transport Commission hearing dealing with the establishment of the revised uniform classification of accounts. At that time the commission found merit in the recommendation but deferred its implementation pending completion of some other related activities which have since wound down. This issue is under consideration in the cost-of-capital review currently being conducted by the Canadian Transport Commission, and which we are all a part of. I would hope that some tangible progress can be made on its resolution as that process goes forward.

Essentially, the same kind of overstatement exists with respect to the boxcars which have been provided by railways, their own equipment. These are very ancient cars in most cases. Fortunately, they are being phased out of the system fairly rapidly so the problem is probably a temporary one, but essentially we have the same kind of situation there. In that case the accounting change is in the process of being made, which would allow that problem to be addressed more effectively, but that is the final area.

That concludes my opening statement, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Edsforth. We will proceed immediately to questioning, starting with Mr. Mazankowski. Fifteen minutes, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Edsforth, we are naturally very intrigued by your remarks. We had Mr. Snively before the committee last week and we had the opportunity to seek some clarification on some of the points you have raised in your critique or your assessment that was so kindly tabled by the representatives of the three prairie pools. Most of my questions will be based on the summary that was given to this committee by the three prairie pools which, I understand, is based upon your study, so I may

[Translation]

coût variable, pour le coût du capital et l'amortissement concernant les actifs investis dans ces lignes par le gouvernement fédéral dans le cadre du programme d'amélioration des lignes secondaires; et, deuxièmement, il surévaluait la valeur comptable nette des actifs provenant des chemins de fer. Par la suite, la CTC avait découvert et éliminé la première erreur. En effet, la Commission déclarait qu'il ne fallait pas inclure le coût des actifs provenant du Programme d'amélioration. Quant à la seconde erreur, la surévaluation, je pense qu'elle subsiste encore. Je ne suis pas sûr du montant exact de cette surévaluation. Le coût total inclus dans les prévisions de 1980 était de l'ordre de \$41 millions pour l'ensemble des deux chemins de fer. Il est très difficile de déterminer dans quelle mesure ce chiffre est surestimé puisqu'il n'y a pas tellement de données sur lesquelles on peut se fonder; mais je penserais qu'il s'agit d'un pourcentage substantiel.

Relativement à cette question, M. Snively a recommandé, à une ou deux reprises, qu'on modifie les pratiques comptables y compris dans son dernier rapport, de manière à avoir enfin quelques chiffres sur lesquels se fonder pour analyser ce problème. J'ai fait cette même recommandation devant la Commission canadienne des transports, lors d'une audience qui traitait de l'établissement du nouveau classement uniforme des comptes. À ce moment-là, la Commission avait trouvé la recommandation intéressante mais l'avait reportée à plus tard, en attendant l'achèvement de certaines activités connexes auxquelles, depuis, on a mis fin. Cette question est étudiée dans le cadre de la révision du coût du capital qu'effectue actuellement la Commission canadienne des transports, activité qui nous touche tous. J'espère que des progrès tangibles pourront être réalisés en ce qui concerne la résolution de ce problème, au fur et à mesure que l'examen avancera.

A peu de chose près, le même genre de surévaluation existe en ce qui concerne les wagons couverts fournis par les chemins de fer, c'est-à-dire qui font partie de leur propre matériel. Dans la plupart des cas, il s'agit de wagons très anciens. Heureusement, on s'en débarrasse assez rapidement. Ce problème n'est donc que temporaire, le même genre de situation. Dans ce cas, la modification comptable est sur le point d'être faite, ce qui permettrait de régler le problème plus efficacement, mais il s'agit de la dernière question.

Voilà qui conclut mon allocution d'ouverture, monsieur le président.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Edsforth. Nous allons immédiatement passer à la période de questions, en commençant par M. Mazankowski. Vous disposez de quinze minutes monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

Naturellement, monsieur Edsforth, vos commentaires nous ont beaucoup intéressés. M. Snively a comparu devant le comité la semaine dernière, et nous avons eu l'occasion de lui demander d'éclaircir certains points que vous avez soulevés dans votre critique ou votre évaluation que les représentants des trois pools des Prairies ont eu la gentillesse de présenter. La plupart de mes questions sont fondées sur le résumé que les trois pools des Prairies ont remis à ce Comité et qui, je crois, est basé sur votre étude. Donc, je reviendrai probablement sur

[Texte]

take you back to 1980 and try to transpose that into 1981-1982 figures, if we can.

• 1425

But just to put the whole issue in perspective, the position of the prairie pools is essentially to ensure the establishment of an adequate and efficient rail transportation system which will meet future requirements for the movement of grain at the least possible cost and risk to grain producers. I think that is something we can all agree upon.

On the basis of your analysis, and on the basis of the costing which you have put forth, can you say unequivocally that, under your formula, the railways would be provided adequate compensation to fulfil that objective?

**Mr. Edsforth:** I would say so; yes.

**Mr. Mazankowski:** All right. Then in terms of the 1980 study, you have stated that Snavelly overestimated the cost by \$202.8 million. His figure, in terms of the cost of moving grain and including the contribution to constant costs was \$670.7 million; you came up with a figure of \$467.9 million, for a difference of \$202.8 million. And of course, you have indicated that essentially there are three components. One is the contribution to constant costs and, in this particular case, you allocated some \$10.2 million; Snavelly allocated \$123.2—a difference of \$113 million. That is a pretty big figure. Then there are the variable costs, which would include the cost of capital and the valuation of the assets which you referred to.

Okay. Perhaps you could give us some indication, using that same criteria, as to where we would stand in 1981-1982, first of all. Second; in your report you say that the variable cost that has been calculated by Mr. Snavelly is hypothetical rather than real. Just sort of to recap your memory, I will just quote from page 9 of the report where, under "variable costs", it is stated:

Mr. Snavelly's estimate of variable costs assumes that, because of the low level of statutory rates, the railways have deferred significant expenses which would otherwise have been incurred if the rates were higher. His estimate of variable cost is, therefore, not the variable cost actually incurred . . . but a hypothetical cost, which would have been incurred by the railways, if the rates were higher.

Could you explain that to the committee?

**Mr. Edsforth:** Yes, sir. First, speaking to your first question on the current status, bringing it forward to 1981-1982, I believe that the overstatement of revenue requirements currently in your bill amounts to approximately \$75 million in respect of contribution . . .

**Mr. Mazankowski:** \$75 million.

[Traduction]

vos chiffres de 1980 et vous les transposerez en chiffres de 1981-1982, si vous le pouvez.

Mais, pour exposer toute la question sous son vrai jour, les pools des Prairies ont adopté cette position essentiellement pour assurer l'établissement d'un réseau de transport ferroviaire satisfaisant et efficace, qui répondra aux besoins futurs et permettra de transporter le grain avec le moins de frais et le moins de risques possible pour les producteurs. Je crois que nous sommes tous d'accord sur ce point.

D'après votre analyse et le prix de revient que vous avez avancé, pouvez-vous dire sans équivoque que, selon votre formule, les sociétés ferroviaires recevraient une compensation suffisante pour atteindre cet objectif?

**M. Edsforth:** Je pense que oui.

**M. Mazankowski:** Très bien. Donc, en ce qui concerne l'étude de 1980, vous avez déclaré que M. Snavelly a surestimé le coût d'une somme de 202.8 millions de dollars. Le chiffre qu'il a fourni, pour le coût du transport du grain, y compris la contribution à l'égard des frais fixes, était de 670.7 millions de dollars; vous avez présenté un chiffre de 467.9 millions de dollars, ce qui fait une différence de 202.8 millions. Et naturellement, vous avez indiqué que, essentiellement, il y a trois éléments de coût. Le premier est la contribution aux frais fixes et, dans ce cas particulier, vous avez affecté une somme de quelque 10.2 millions de dollars; M. Snavelly a affecté 123.2 millions de dollars, ce qui fait une différence de 113 millions de dollars. C'est une somme assez importante. Le deuxième représente les frais variables, qui comprendraient le coût du capital et la valeur de l'actif dont vous avez parlé.

Très bien. Premièrement, selon le même critère, vous pourriez peut-être nous laisser entrevoir quelle serait notre situation en 1981-1982. Deuxièmement, dans votre rapport, vous dites que les frais variables qu'a calculés M. Snavelly sont plus hypothétiques que réels. Juste pour récapituler votre idée, je citerai seulement votre texte à partir de la page 9 du rapport, où, sous la rubrique «frais variables», il est mentionné:

L'estimation des frais variables faite par M. Snavelly laisse supposer que, en raison du niveau peu élevé des taux réglementaires, les sociétés ferroviaires ont différé des dépenses importantes qui auraient été faites si les taux avaient été plus élevés. Par conséquent, son estimation des frais variables représente non pas les frais variables réellement subis . . . mais des frais hypothétiques que les sociétés ferroviaires auraient subis, si les taux avaient été plus élevés.

Pouvez-vous expliquer cela au Comité?

**M. Edsforth:** Oui, monsieur. Tout d'abord, pour répondre à votre première question sur la situation actuelle, la reportant à la période 1981-1982, je crois que le montant exagéré des besoins en revenu figurant actuellement dans votre projet de loi se chiffre à environ 75 millions de dollars, en ce qui concerne la contribution . . .

**M. Mazankowski:** Soixante-quinze millions.



[Text]

**Mr. Edsforth:** —and approximately \$44 million in respect of variable costs—for a total of \$119 million.

**Mr. Mazankowski:** For a total of \$119 million. Why then, may I ask . . . in terms of the contribution, you slashed the 1980 figure somewhat, I would assume, in greater proportion than you did the 1981-1982. Could you tell us why?

**Mr. Edsforth:** I am sorry. In respect to the what, sir?

**Mr. Mazankowski:** In respect to the contribution. In 1980, Snively used a figure of \$123.2 million; you came up with a figure of \$10.2 million, for a difference of \$113 million. Your contribution differential here is \$75 million.

**Mr. Edsforth:** Right. What I have done in preparing the estimate that got me to the \$75 million was to look at a 10-year time horizon, rather than at just the 1-year, as I had done in the earlier study. This was to try to look at the overall revenue requirements over that period of time required to carry, in effect, the fixed assets, which would be a part of that expenditure program. So we were looking at a bit of a different sort of time-phasing, if you will, of the flow of the costs. In actual fact, the concept is just about the same; it would just be question of how you wanted to phase in those costs.

• 1430

I did not have the Gilson phase-in program in front of me at the time I prepared the other report, whereas I attempted to in effect tie this re-estimate to something which could be compared directly with the contribution package you have in front of you.

**Mr. Mazankowski:** You are satisfied that would provide sufficient revenues to the railroads to meet the objectives that have been outlined—the objectives we all want to achieve . . . but specifically the objectives that have been outlined by the pool.

**Mr. Edsforth:** Yes. Now, I will make the one caveat, that I am working with fairly incomplete data in respect of the capital spending program. In essence, if I had more complete information, I might come up with a different answer. But in concept, the answer is yes.

**Mr. Mazankowski:** Can you then comment on the other part of the question which has to do with the statement on hypothetical rather than real costs? I guess it really boils down to whether you view the contributions to the system on the basis of a system and an ongoing viability, or whether you look at it in terms of acquiring the necessary revenue to fulfil the one specific objective.

**Mr. Edsforth:** Certainly we have in mind an ongoing system. I think the pools would expect they are going to be around, shipping their product, for a long time, and will want an

[Translation]

**M. Edsforth:** . . . et environ 44 millions de dollars en ce qui concerne les frais variables, ce qui fait un total de 119 millions de dollars.

**M. Mazankowski:** Un total de 119 millions de dollars. Puis-je demander, en ce qui concerne la contribution, pourquoi donc vous avez, comme je le suppose, réduit le chiffre de 1980 beaucoup plus que celui de 1981-1982. Pouvez-vous nous dire pourquoi?

**M. Edsforth:** Je regrette. En ce qui concerne quoi, monsieur?

**M. Mazankowski:** En ce qui concerne la contribution. En 1980, M. Snively a utilisé un chiffre de 123.2 millions de dollars; vous avez utilisé un chiffre de 10.2 millions de dollars, ce qui fait une différence de 113 millions. Ici, votre différence de contribution est de 75 millions de dollars.

**M. Edsforth:** C'est vrai. Lorsque j'ai préparé l'estimation qui m'a donné la somme de 75 millions de dollars, j'ai fait des projections pour une période de 10 ans, plutôt que pour un an, comme je l'avais fait dans l'étude antérieure. J'ai fait cela pour essayer de savoir quel montant total de revenus serait nécessaire durant cette période pour effectivement supporter les immobilisations qui feraient partie de ce programme de dépenses. Il s'agit d'une façon un peu différente de répartir, dans le temps, les fluctuations de coûts. En réalité, l'idée générale est presque la même; il s'agirait simplement de savoir comment procéder à l'application graduelle de ces coûts.

Je ne disposais pas du programme Gilson sur l'application graduelle des coûts au moment où j'ai rédigé l'autre rapport; j'ai donc tenté de relier cette nouvelle estimation à des données qui pouvaient être comparées directement à l'ensemble de contributions qui vous a été présenté.

**M. Mazankowski:** Et, à votre avis, cela permettrait aux compagnies de chemins de fer de bénéficier de revenus qui leur permettraient d'atteindre les objectifs établis . . . les objectifs que nous désirons tous atteindre . . . mais, plus précisément, les objectifs qui ont été déterminés par le pool.

**M. Edsforth:** Oui. Je me dois cependant de présenter une mise en garde, c'est-à-dire que je ne dispose que de données relativement incomplètes relativement au programme d'investissements. En réalité, si mes données à ce sujet étaient plus complètes, je pourrais fort bien vous donner une réponse différente. Toutefois, d'une façon générale, ma réponse est positive.

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous alors faire des observations sur la deuxième partie de la question portant sur la déclaration relative aux coûts possibles et aux coûts réels? À mon avis, il s'agit simplement de savoir si vous envisagez ces contributions au système sur la base d'un système et d'un engagement ou plutôt, en terme de création des revenus nécessaires pour atteindre l'objectif déterminé.

**M. Edsforth:** Bien entendu, il s'agit à notre avis d'un système permanent. Je crois que les pools estiment qu'ils continueront encore longtemps à expédier leurs produits et

[Texte]

ongoing system is capable of doing that. Certainly everything we say is definitely in that context.

On the question of hypothetical versus actual cost, a case in point is these assets on the grain-dependant branch lines. That is where possibly we come apart more than anywhere else. Mr. Snavelly is in essence saying that over the long term a certain level of expenditure for both capital and maintenance of those branch lines is required in order to provide the service, and in essence has provided a cost estimate which assumes that had been going on all along. I think our difference with him is that we would agree that if and when such expenditures are made by the railways they are fully entitled to compensation for the expenditures as and when they make them. I think our difference comes where we do not agree that they should be in effect compensated for them on the basis that they should have been making them, or that at some point in the future they might be making them.

In the case of the grain lines, especially with the existence of the rehabilitation program as it is, I think it may be some time before the railways will have to commit substantial amounts of their own money to those lines. An awful lot is being done for them in the program by the federal government, but certainly at such time as they are required to put their own funds into those lines, be they capital or maintenance, we have conceded that they should be adequately compensated for having done so. But our difference is that the hypothetical costs which exist prior to such expenditure to us do not represent a level for incurred cost.

**Mr. Mazankowski:** On the issue of the valuation of assets, you stressed in your 1980 report that you believe the asset value of the branch lines, which was roughly \$23,500 per mile, was overstated. I think you came up with a figure of \$11,500 per mile and suggested that the railways were using a valuation on the basis of the total system rather than on the basis of group depreciation wherein certain assets that are used more frequently or more excessively than others should rate a different rate of depreciation and therefore a different valuation than others, and you placed the branch lines in that category, that unlike a main line, the life of a branch line would be greater and therefore depreciation should be considered on a group basis rather than on a system basis.

You and Mr. Snavelly are in the same business, essentially. Why would there be such a variance in terms of your application?

**Mr. Edsforth:** I think it goes back to my prior answer, sir. Mr. Snavelly and I, I might add, are in agreement that these assets should be in a separate group for depreciation purposes, so we do not have a disagreement there. Our disagreement really is whether, as a result of this frequency, there has been a

[Traduction]

désirent tirer parti d'un système permanent pour y arriver. De toute évidence, tout ce que nous disons est basé sur cette notion.

Pour ce qui a trait à la question des coûts possibles par rapport aux coûts réels, l'un des cas qui nous occupent porte sur les actifs que représentent les embranchements qui assurent le transport des grains. C'est surtout sur cette question que nos opinions divergent. M. Snavelly soutient que, à long terme, des frais doivent être engagés, tant en terme d'immobilisations que d'entretien de ces embranchements, pour être en mesure d'assurer le service; il a donc établi des coûts estimatifs qui lui permettent de poser l'hypothèse selon laquelle ce processus est en marche depuis longtemps. À mon avis, nos opinions divergent sur un point: nous estimons que les compagnies de chemins de fer ne devraient être pleinement admissibles à recevoir une compensation qu'au moment où ces dépenses auront été effectuées. Nous ne croyons pas que les compagnies puissent recevoir ces sommes sur la foi des dépenses qu'elles auraient dû faire ou encore, des dépenses qu'elles pourraient effectuer à l'avenir.

Pour ce qui a trait aux embranchements affectés au transport des grains, et surtout dans le cadre du programme de remise en état sous sa forme actuelle, j'estime que les compagnies de chemins de fer n'auront pas à engager des sommes importantes de leurs propres capitaux avant bien longtemps. Par le biais de ce programme, le gouvernement fédéral fait preuve d'une grande générosité à leur endroit; nous avons reconnu que les compagnies devraient recevoir une compensation appropriée lorsqu'elles auront à injecter leurs propres capitaux pour construire ou entretenir ces embranchements. Nous considérons cependant que les coûts éventuels établis avant que les dépenses soient effectuées ne représentent nullement le niveau des frais engagés.

**M. Mazankowski:** Pour ce qui a trait à l'évaluation des biens, le rapport que vous avez présenté en 1980 précise que, à votre avis, la valeur des embranchements, établie de façon sommaire à 23 500 \$ par mille, avait été surestimée. Je crois que vous estimiez cette valeur à 11 500 \$ par mille et suggériez que les compagnies avaient fondé leur évaluation sur l'ensemble du réseau plutôt que sur un amortissement sectoriel où certains actifs utilisés plus fréquemment, ou d'une façon plus excessive que d'autres devraient être amortis selon un taux bien différent et, par conséquent, être évalués d'une façon différente par rapport aux autres; vous avez rangé les embranchements dans cette catégorie, en soulignant que l'amortissement devrait être sectoriel plutôt qu'à l'échelle du réseau, la vie d'un embranchement étant plus longue que celle d'une ligne principale.

En réalité, M. Snavelly et vous effectuez le même genre de travail. Comment expliquez-vous un tel écart au niveau de votre démarche?

**M. Edsforth:** Je crois que nous pourrions revenir à ma réponse précédente, Monsieur. Je pourrais ajouter que M. Snavelly et moi-même estimons tous deux que ces actifs devraient être placés dans des groupes distincts pour les fins d'amortissement; il n'y a donc aucun désaccord à cet égard. En fait, nous ne sommes pas du même avis quant à une surestima-



[Text]

substantial overstatement of costs. My contention, of course, is that there has been; he contends that there has not been

• 1435

I believe his contention is based largely on his essential assumption that the railways have been deferring capital expenditures on these lines which they otherwise should have been making and that they should be compensated even though they have not made those expenditures. That, in essence, is the assumption which underlies his treatment of that issue.

My treatment of the issue in effect reflects my idea with respect to this particular subject, that being that the railways are entitled to compensation as and when they make the expenditures, not on the basis that they should have made them. That, really, explains briefly the entire difference.

**Mr. Mazankowski:** But he would argue that since the railways were not able to make the investments because of the lack of sufficient cashflow or generation of cash for the movement of grain—and if you abide by the concept that you have to have an ongoing, viable system—he would argue that those were expenditures that should have been made and if you are really looking at the true cost you have to take it into consideration on that basis.

**Mr. Edsforth:** Well . . .

**Mr. Mazankowski:** I am not arguing with your assumption. I am just . . .

**Mr. Edsforth:** I am familiar with his argument in that respect. I feel that if the system were structured so that the railways recover appropriate levels of cost for expenditures they make as they make them, then that is in every respect as ongoing a system as under his concepts, and I think more realistic because it is based on actual data instead of hypothetical data.

**Mr. Mazankowski:** I think that is a fairly rational argument.

With respect to risk, you said the railways are substantially without risk. I presume that is on the basis of the contents of Bill C-155?

**Mr. Edsforth:** That is correct, sir.

**Mr. Mazankowski:** How would you describe their level of risk under the current situation vis-à-vis under the provisions of Bill C-155, and how would you differentiate the amount that should be allocated for that risk factor between under the Bill C-155 proposal and under the existing proposal?

**Mr. Edsforth:** Do you mean under the existing Crow, sir?

[Translation]

tion importante des coûts, due à cette fréquence. À mon avis, il y a effectivement eu surestimation et M. Snavely estime le contraire.

Je crois que son argument est basé en grande partie sur l'hypothèse que les compagnies de chemins de fer font reporter à plus tard les dépenses en immobilisations qu'elles auraient dû effectuer pour ces embranchements et qu'elles devraient recevoir une compensation, même si les frais n'ont pas été engagés. En peu de mots, c'est le postulat sur lequel il fonde son étude de la question.

Quant à moi, j'ai abordé la question conformément à l'idée que je m'en fais: c'est-à-dire que les compagnies de chemins de fer ne sont admises à recevoir une compensation qu'au moment où les frais sont engagés et non en se basant sur l'hypothèse qu'elles auraient dû effectuer ces dépenses. En réalité, c'est là toute la différence.

**M. Mazankowski:** Cependant, il pourrait faire valoir que les compagnies de chemins de fer n'ont pas été en mesure d'effectuer des investissements en raison de la faiblesse des bénéfices avant amortissement ou de la réunion des sommes nécessaires au transport des grains . . . et si vous vous en tenez à la notion qu'il faut disposer d'un système permanent et viable . . . il pourrait également soutenir qu'il s'agissait là de dépenses qui auraient dû être effectuées et que, si vous examinez les coûts réels, vous devriez en tenir compte sur cette base.

**M. Edsforth:** Et bien . . .

**M. Mazankowski:** Je ne m'oppose pas à votre hypothèse. Je désire seulement . . .

**M. Edsforth:** Je connais bien son opinion à ce sujet. J'estime que, si le système était établi de façon que les compagnies de chemins de fer récupèrent une partie appropriée des frais engagés, à mesure que les dépenses sont effectuées, il s'agit là, à tous égards, d'un système aussi permanent que le système proposé par M. Snavely mais plus réaliste, puisqu'il se fonde sur des données réelles au lieu de données hypothétiques.

**M. Mazankowski:** Je crois qu'il s'agit là d'un argument relativement logique.

Pour ce qui a trait aux risques, vous soutenez que les compagnies de chemins de fer n'en courent à peu près aucun. Cette opinion est-elle fondée sur le contenu du projet de loi C-155?

**M. Edsforth:** C'est bien cela, monsieur.

**M. Mazankowski:** Comment décririez-vous leur niveau de risques dans la situation actuelle par rapport au niveau de risques en vertu des dispositions du projet de loi C-155 et quelle distinction établissez-vous entre le montant qui devrait être attribué en vertu de ce facteur, aux termes du projet de loi C-155 et celui qui devrait l'être, aux termes de la proposition en vigueur?

**M. Edsforth:** Vous voulez parler du taux actuel du Nid-de-Corbeau, monsieur?

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**Mr. Edsforth:** I would say that the risk they incur under the existing situation is quite large. It is not the kind that I would want to be incurring.

**Mr. Mazankowski:** If that is the case, then I would suspect there would be a rather abnormal risk factor level taken into the whole cost accounting mechanism if it was done on the basis of the current situation. If there is a risk factor to be involved, and if the risk factor is high under the current statutory provisions, that would be a fairly high figure, I would suspect.

**Mr. Edsforth:** I would suspect it would be, sir, yes.

**Mr. Mazankowski:** Could you give us some comparisons? Are there any indices upon which you would compare the level of risk under statutory versus Bill C-155?

**Mr. Edsforth:** Certainly I would be hard pressed to give you anything quantitative with respect to the current situation. I just do not even know how one would approach that, frankly.

Under Bill C-155 I believe that risk has essentially been removed with respect to investment by the railways in respect of grain. As I mentioned before, there are a number of factors about grain that are attractive; I mentioned the counter-cyclicality as one such.

Bill C-155 essentially provides absolute protection against inflation by virtue of its indexing mechanism. It essentially allows the railways to recover, let us say, unanticipated expenses.

**Mr. Mazankowski:** It sounds like it is almost a guaranteed annual income.

**Mr. Edsforth:** It is quite good, sir. If I wanted to compare it to an investment, I would say it would be somewhat . . .

**Mr. Mazankowski:** I have my CP friends making faces at me.

**The Chairman:** Unfortunately, the record cannot show those faces.

**Mr. Edsforth:** Sir, I would compare it as an investment to a government security with a maturity of twelve months. I think that is essentially what it is because if I go out and buy a long-term government bond I am incurring the risk that sometime during the life of that bond interest rates are going to be double the coupon that I bought it at. But in this case we have an annual mechanism for adjusting the rate on that security. So I believe it is equivalent to a twelve-month government security, with possibly, let us say, an interest point knocked off of that to account for the negative risk aspect that I feel exists. I believe that would be an appropriate measure at the current time.

• 1440

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Edsforth:** Je dirais que leur coefficient de risques en vertu de la situation actuelle est très élevé. Je ne voudrais pas avoir à subir un tel risque.

**M. Mazankowski:** Si tel est le cas, je crois que la comptabilité d'exploitation a tenu compte d'un coefficient de risques anormalement élevé, s'il a été établi en fonction de la situation actuelle. S'il doit y avoir un facteur de risque et si ce facteur est élevé aux termes des dispositions statutaires en vigueur, il devrait s'agir d'un chiffre relativement élevé.

**M. Edsforth:** Je serais de cet avis, monsieur, oui.

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous présenter quelques comparaisons? Existe-t-il des indices qui vous permettraient d'établir une comparaison entre le coefficient de risques en vertu des dispositions statutaires par rapport au projet de loi C-155?

**M. Edsforth:** Il me serait très difficile de vous présenter des données relativement à la situation actuelle. En réalité, j'ignore même comment on pourrait y arriver.

En vertu du projet de loi C-155, je crois que le coefficient de risques relativement aux investissements réalisés par les compagnies de chemins de fer pour le transport des grains a été supprimé. Comme je l'ai déjà dit, un certain nombre de facteurs inhérents au transport des grains rend ce dernier intéressant. L'un de ces facteurs est son caractère anticyclique.

A la base, le mécanisme d'indexation prévu dans le projet de loi C-155 accorde une protection absolue contre l'inflation. Il permet aux compagnies de chemins de fer de récupérer certains éléments comme des dépenses imprévues.

**M. Mazankowski:** Il s'agirait en quelque sorte d'un revenu annuel garanti.

**M. Edsforth:** Très juste, monsieur. Si je voulais le comparer à un investissement, je dirais qu'il est quelque peu . . .

**M. Mazankowski:** Je vois mes amis du CP qui grimacent.

**Le président:** Malheureusement, il est impossible de consigner ces grimaces dans le compte rendu.

**M. Edsforth:** Monsieur, je pourrais le comparer à un investissement dans des titres d'État portant une échéance de 12 mois. C'est à peu près la même chose puisque, si j'achète une obligation d'État à longue échéance, je cours le risque que les taux d'intérêt viendront doubler le coupon de dividendes initial. Mais, dans le cas qui nous occupe, il s'agit d'un mécanisme de rajustement annuel du taux de ce titre. Il peut alors être comparé à un titre d'État portant une échéance de 12 mois, auquel un point d'intérêt pourrait avoir été retiré pour tenir compte de l'aspect de risques que j'estime y être rattaché.   
  trpt120044201:167 Je crois que cette mesure devrait actuellement être adopt e.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Mazankowski.



## [Text]

Mr. Benjamin, 15 minutes, please.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Edsforth, I do not have a copy of all your findings which you submitted to those who retained you, but I do have the submission of the three pools to the committee, and I presume their submission, or much of it, is based on the work you did for them.

**Mr. Edsforth:** Not really, sir. This would be a submission they have made to this committee?

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. Edsforth:** Or to Gilson.

**Mr. Benjamin:** It is dated April 2, 1982.

**Mr. Edsforth:** Yes, that would be . . .

**Mr. Benjamin:** I am sorry. It is to Gilson.

**Mr. Edsforth:** To Gilson, okay, sir. Yes.

**Mr. Benjamin:** It is based on your findings?

**Mr. Edsforth:** Much of it is, sir. There are other inputs also.

**Mr. Benjamin:** Fine. I just wanted to check on that. I did not want to put words in your mouth that the pools might have used themselves. I just wanted to make sure of that.

If you compare grain's share of railway traffic with the contribution to constant costs recommended by Mr. Snavely, or by Bill C-155—and I quote from the pools' submission to the task force. I am not sure if this is your conclusion or not; you can confirm it:

Our calculations show that although grain would account for only 21% of the incremental increase . . .

This is at page 2 of the . . .

—in traffic to 1990, Mr. Snavely's proposed formula would result in the grain financing approximately 50% of the capacity expansion.

So would you say that grain is being asked to pay an excessive share of the cost of railway fixed costs and expansion?

**Mr. Edsforth:** I believe so, sir, yes.

**Mr. Benjamin:** What I quoted from was essentially your conclusion?

**Mr. Edsforth:** Yes, sir, and that substantially would be my conclusion today also. That has not changed.

**Mr. Benjamin:** Thank you. I take it you do not believe that railways should be compensated for hypothetical costs such as deferred maintenance and should only be paid for work they actually do?

**Mr. Edsforth:** That is correct, sir.

## [Translation]

M. Benjamin, 15 minutes, s'il-vous-plaît.

**M. Benjamin:** Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur Edsforth, je ne dispose d'aucun exemplaire des conclusions que vous avez présentées à ceux qui ont retenu vos services mais j'ai en mains l'exposé présenté par les trois pools à ce comité; je suppose que leur exposé, ou du moins une grande partie de ce dernier, est fondé sur les travaux que vous avez effectués pour leur compte.

**M. Edsforth:** Pas vraiment, monsieur. Vous voulez parler d'un exposé présenté devant ce comité?

**M. Benjamin:** Oui.

**M. Edsforth:** Ou à M. Gilson.

**M. Benjamin:** La date inscrite sur le document est le 2 avril 1982.

**M. Edsforth:** Oui, il s'agirait . . .

**M. Benjamin:** Je suis désolé, il s'agit de M. Gilson.

**M. Edsforth:** À M. Gilson, très bien, monsieur. Oui.

**M. Benjamin:** Est-il basé sur vos conclusions?

**M. Edsforth:** En grande partie, monsieur. Il y a également eu d'autres intervenants.

**M. Benjamin:** Très bien. Je voulais seulement effectuer une vérification. Je voulais éviter de vous attribuer des paroles prononcées par les pools. Je voulais m'en assurer.

Si l'on compare le pourcentage du trafic de ferroviaire utilisé pour l'expédition des grains avec la contribution aux coûts constants recommandée par M. Snavely ou dans le projet de loi C-155 . . . la citation est tirée de l'exposé présenté par les pools au groupe de travail. Je ne suis pas certain que cette conclusion soit la vôtre, vous pourrez le confirmer:

Nos calculs révèlent que, même si le transport des grains ne constitue que 21 p. 100 de l'augmentation . . .

Cette citation se trouve à la page 2 du . . .

. . . du trafic d'ici à 1990, le transport des grains se trouverait à financer environ 50 p. 100 de l'accroissement de capacité, selon la formule proposée par M. Snavely.

Diriez-vous que le transport des grains acquitte une partie excessive d'un agrandissement du réseau et des frais constants des compagnies de chemins de fer?

**M. Edsforth:** Je le crois, monsieur, oui.

**M. Benjamin:** Cette citation correspondait à l'une de vos conclusions?

**M. Edsforth:** Oui monsieur et j'en arriverais encore à cette conclusion aujourd'hui. Cela n'a pas changé.

**M. Benjamin:** Je vous remercie. Vous ne semblez pas croire que les compagnies de chemins de fer devraient recevoir une compensation pour les coûts éventuels, comme l'entretien différé, et qu'elles ne devraient être dédommagées que pour le travail réellement effectué?

**M. Edsforth:** C'est bien cela, monsieur.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Thank you. I do not know if you have done any studies for Class 1 railroads in the United States or not, but whether or not you have you may have an opinion. There is no statutory grain rate, or Crow rate, in the United States. How would you compare the financial health of CN and CP with the financial health of Class 1 transcontinental railways in the United States, in light of—let us say over the last decade or two decades?

**Mr. Edsforth:** I have a general impression that CP would compare very favourably with the Class 1s. I do not have as good a knowledge of CN's situation. I suspect they would not compare quite as favourably over that entire period. But I just read the other day where they had been doing quite well this year so far, so . . .

**Mr. Benjamin:** Mr. Edsforth, I am going to pass over a little table we have done up, and I would appreciate it if you could take a moment to look at it, and ask you about this whole matter of measurement of costs and revenues by tonne miles or freight car miles.

**The Chairman:** Would you share that table with the committee, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** I will be glad to, Mr. Chairman. I only have two copies, and I would be glad to provide you with them, as soon as I have finished asking my questions. I wanted to have the witness to have a chance to look at it while I am asking my question. My colleagues in the committee will be nauseated by my putting this forward again. I have never seen a locomotive yet hauling one tonne down the track. I could never understand why car miles and train miles were not used as a measurement.

Since we know the railways measure their costs and revenues by tonne miles, or by freightcar miles, in your opinion—my first question is: does the tonne-mile approach overstate the cost of hauling grain?

• 1445

**Mr. Edsforth:** I would say if you were just to look at 10 miles and nothing but, you might be overstating it, because in essence commodities that move in heavy carloads tend to have lower costs per tonne-mile than those that move in lighter carloads. But I do not believe there is any bias, if you will, in Mr. Snavey's estimates on that account, inasmuch as he utilized all the factors across to come up with his estimates. But if you were just to look at cost per tonne-mile, let us say, some bias would be introduced, because of the fact that grain does move in fairly heavy cars.

**Mr. Benjamin:** May I follow it up with these railroad revenues by commodity classes that were used in that little form I sent over to you, which shows the revenue per car-mile, revenue per carload, under the statutory grain rates and then shows you the revenue per car-mile with producer payments plus branch line subsidies, branch line rehabilitation, which

[Traduction]

**M. Benjamin:** Je vous remercie. Je ne sais si vous avez procédé à certaines analyses relativement aux chemins de fer de classe 1, aux États-Unis, mais d'une façon ou de l'autre, vous devez avoir une opinion. Il n'existe aucun taux statutaire de transport des grains ou taux du Nid-de-Corbeau aux États-Unis. Comment compareriez-vous la santé financière du CN et du CP à celle des compagnies de chemins de fer transcontinentaux de classe 1 aux États-Unis au cours des . . . disons des dix ou vingt dernières années?

**M. Edsforth:** Je dirais que le CP pourrait fort bien soutenir la comparaison avec les compagnies de classe 1. Je ne connais pas très bien la situation du CN. Je crois que, pour l'ensemble de cette période, la comparaison ne serait pas aussi avantageuse. Cependant, j'ai lu l'autre jour que cette compagnie avait obtenu de bons résultats cette année, donc . . .

**M. Benjamin:** Monsieur Edsforth, je vais vous remettre une petite table que nous avons dressée et j'aimerais que vous preniez le temps de la consulter; j'aimerais ensuite vous parler de toute la question de l'établissement des coûts et des revenus par milles-tonne ou par milles-wagons.

**Le président:** Le comité pourrait-il consulter cette table, monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Avec plaisir, monsieur le président. Je ne dispose que de deux exemplaires de cette table et je serai heureux de vous les remettre, dès que j'en aurai fini avec mes questions. Je voulais que le témoin soit en mesure de la consulter pendant que je poserais ma question. Mes collègues du comité vont éprouver des nausées de me voir traiter de nouveau cette question. Je n'ai encore jamais vu une locomotive tirer une tonne sur la voie ferrée. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi l'on n'utilisait pas des milles-wagons et des milles-trains à titre d'unités de mesure.

Comme nous savons que les compagnies de chemins de fer déterminent leurs coûts et leurs revenus par milles-tonne ou par milles-wagons, à votre avis . . . ma première question est la suivante: l'utilisation de l'unité de mesure mille-tonne vient-elle gonfler le coût du transport des grains?

**M. Edsforth:** Je dirai que si vous vous limitiez à 10 milles et seulement cela, vous pourriez peut-être exagérer, car essentiellement les marchandises transportées par pleins wagons lourds tendent à coûter moins cher le mille-tonne que celles qui le sont par pleins wagons plus légers. Néanmoins, je ne crois pas que les prévisions de M. Snavey à ce sujet soient tendancieuses, si vous voulez, dans la mesure où il a tenu compte de tous les facteurs d'une extrémité à l'autre pour aboutir à ses conclusions. Mais si l'on s'en tenait au coût par mille-tonne, par exemple, on pourrait provoquer une distorsion vu que les céréales sont transportées par wagons plutôt lourds.

**M. Benjamin:** Puis-je poursuivre avec les recettes des sociétés ferroviaires par catégories de marchandises telles que je les ai utilisées dans la petite note que je vous ai envoyée. On y voit les recettes par mille-wagon, les recettes par wagon, en vertu des tarifs statutaires sur le transport des céréales, puis les recettes par mille-wagon en fonction des paiements des



[Text]

puts the revenue per car-mile or per carload up very favourably with the other commodities. What the farmer pays, what the branch-line subsidies, the branch-line rehabilitation funds—that has brought in \$976 per carload; almost \$1.04 per car-mile. That is higher than other agricultural products. It is higher than forest products. It is higher than piggy-back containers and trucks. Would it be your conclusion that when one counts in the funds that have been already provided to the railroads, what they have received per car-mile or per carload compares very favourably with other commodities that are hauled, or even more favourably?

**Mr. Edsforth:** It appears to be not too different from most. It is possibly a little less than products of mines, but the rest of them look to be comparable.

**Mr. Benjamin:** In the matter of cost of capital that you are talking about, you suggest that 18.5% would be suitable for CP; that 20.5% is 2% too high—and 11% for CN. Would you perceive that this is something one could put into a statute, or is it something that is going to vary from year to year? Is it something that should be left up to the Governor in Council or the CTC?

**Mr. Edsforth:** I believe the current system in place for doing this is basically a satisfactory system, and that is one whereby the CTC each year establishes a cost of capital based on inputs received from the railways and from other interested parties. We, the pools, are among the interested parties empowered to make submissions. We make our views known, and these views have been made known and do become a part of the cost-of-capital process. I believe that is an appropriate method, because it is certainly not the kind of thing you can fix, let us say, as an absolute number, because of changing money-market conditions. I think the commission is probably best equipped to handle that on a year-to-year basis.

**The Chairman:** May I have a supplementary, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** Why, certainly.

**The Chairman:** Not to your last question, but to the one previous to it.

Are we to assume, then, Mr. Edsforth, from your answer, that you are suggesting to this committee that the farmers are now paying compensatory rates for the movement of grain?

**Mr. Benjamin:** The farmers and the taxpayers.

**Mr. Edsforth:** No, sir, I do not believe that is the case. I think, with the exceptions I have noted earlier today, the revenue requirements that have been established as part of your bill amount to satisfactory compensation.

[Translation]

producteurs et des subventions consenties dans le cadre des fonds de remise en état des embranchements ferroviaires, qui contribuent à majorer très favorablement les recettes par mille-wagon ou par wagon en regard des autres marchandises. Ce que le cultivateur paie, ce que les subventions des embranchements ferroviaires, les fonds de remise en état des embranchements ferroviaires—qui ont apporté 976 \$ par wagon; près de 1,04 \$ par mille-wagon. Ce chiffre est plus élevé que pour les autres produits agricoles, que pour les produits forestiers et que pour les conteneurs et les camions de transport rail-route. Est-ce que vous concluriez que si l'on tient compte des fonds qui ont déjà été fournis aux sociétés ferroviaires, ce qu'elles ont reçu par mille-wagon ou par wagon se compare très favorablement avec les autres marchandises transportées, ou même plus favorablement?

**M. Edsforth:** Il ne semble pas y avoir trop de différence avec la plupart. Il se peut que ce soit un peu moins que les produits miniers, mais pour le reste c'est comparable.

**M. Benjamin:** En ce qui concerne les coûts d'immobilisation dont vous parlez, vous suggérez que 18,5 p. 100 conviendrait au CP; que 20,5 p. 100 est 2 p. 100 trop élevé—et 11 p. 100 pour le CN. Estimez-vous que cela peut être inclus dans une mesure législative ou si ces chiffres vont varier d'année en année? Est-ce que cet élément pourrait être réglé au moyen d'un arrêté en conseil ou par le biais de la CTC?

**M. Edsforth:** Je crois que le système en place actuellement est fondamentalement satisfaisant, c'est-à-dire qu'il permet à la CTC de fixer chaque année un coût d'immobilisation fondé sur les données fournies par les sociétés ferroviaires et les autres parties intéressées. Nous, membres de pools, sommes considérés parmi les parties intéressées qui peuvent faire des présentations. Nous faisons connaître notre avis, et nos observations sont connues et contribuent au processus de fixation du coût d'immobilisation. Je crois que cette façon de procéder est convenable, car il ne s'agit pas d'une chose que l'on peut fixer, disons, comme un chiffre absolu, surtout en raison de la fluctuation du marché monétaire. Je crois que la commission est probablement le mieux équipée pour régler cette question chaque année.

**Le président:** Puis-je poser une question supplémentaire, monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Bien entendu.

**Le président:** Non au sujet de votre dernière question, mais au sujet de celle qui l'a précédée.

Devons-nous tenir comme établi alors, M. Edsforth, en nous fondant sur votre réponse, que vous suggérez à notre comité que les fermiers paient maintenant des tarifs compensatoires pour le déplacement des céréales?

**M. Benjamin:** Les fermiers et les contribuables.

**M. Edsforth:** Non, monsieur, je ne le crois pas. Je crois, moyennant les exceptions que j'ai signalées plus tôt aujourd'hui, que les recettes considérées comme nécessaires dans votre projet de loi constituent une indemnisation satisfaisante.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** I take it your supplementary was in reference to the car-miles table?

**The Chairman:** Yes, it was.

**Mr. Benjamin:** I have just sent the form up, Mr. Chairman, to be Xeroxed.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I ask Mr. Edsforth this. In my experience with listening to consultants, and particularly railway costing, or costing for other sectors in the economy . . . Whatever cost of capital is deemed appropriate for railroads?

• 1450

Let us say that if Mr. Snively's formula or Mr. Gilson's, or yours, or the minister's, or anybody else's, is equitable and fair for railroads, does a farm operation also need to earn a return on equity, an allowance for debts costs? Now, farmers and railroads in Canada have had a bit of an intertwined relationship for many, many years because of the competitive international grain market. If you guarantee one party in this arrangement a cost of capital and a contribution to constant costs, whether it is the level you think or Snively or anybody else, do you think it would not also have to provide a similar guarantee to the other party, namely in this instance, the grain producers? If the formula is fair for one, is it not equally fair for the other? I am not trying to compare apples and oranges here.

**Mr. Edsforth:** No, of course not.

**Mr. Benjamin:** I am trying to determine what is an equitable and fair deal for each side of the coin.

**Mr. Edsforth:** I am a little bit out of my area when we get into farm operations, having never really been involved in same. I am assuming there are capital inputs that go into farming and that farmers will not supply products unless they are able to earn a satisfactory return on those capital inputs, so I would imagine there are similarities in that respect. I guess I just have not even thought about the question of whether . . .

**Mr. Benjamin:** Well, then, just the principle.

**Mr. Edsforth:** Such an arrangement would be sensible in principle.

**Mr. Benjamin:** You are not sure. Well, then, I hope the three wheat pools will retain you to go into that angle of it as well, so you can go through a whole bunch of farmers' books and their capital expenditures and their constant costs and return on equity and allowance for debt costs, etc., to see whether or not the same thing should not apply to grain producers. Because what we are faced with, Mr. Edsforth, is

[Traduction]

**M. Benjamin:** Je crois que votre question supplémentaire portait sur la table des milles-wagon?

**Le président:** Oui, en effet.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je viens d'envoyer ma note à la photocopie.

**Le président:** Merci.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, puis-je poser une question à M. Edsforth. Lorsque j'écoute des experts, et particulièrement des experts en établissement des prix de revient du transport ferroviaire, ou des prix de revient dans d'autres secteurs économiques . . . Quels sont les coûts d'immobilisation que l'on considère appropriés dans le cas des chemins de fer?

Disons que si la formule de M. Snively ou M. Gilson, ou la vôtre, ou celle du ministre ou n'importe quelle autre est équitable et juste à l'endroit des sociétés ferroviaires, est-ce qu'une exploitation agricole doit pouvoir compter sur un rendement de sa mise de fonds, sur une indemnité pour les frais de remboursement de sa dette? Or, les cultivateurs et les chemins de fer du Canada ont des relations passablement étroites depuis de nombreuses, nombreuses années en raison du caractère concurrentiel du marché international des céréales. Si vous garantisiez à l'une des parties de cet arrangement un coût d'immobilisation et une contribution à ses coûts permanents, qu'il s'agisse du niveau que vous souhaitez ou celui de Snively ou n'importe quel autre, pensez-vous qu'on ne devrait pas également fournir une garantie semblable à l'autre partie, savoir en l'occurrence, les producteurs céréaliers? Si la formule est juste pour une partie, ne doit-elle pas l'être également pour l'autre? Je ne tente pas de comparer des pommes et des oranges ici.

**M. Edsforth:** Non, évidemment non.

**M. Benjamin:** Je tente de déterminer quel serait un règlement équitable et juste pour les deux côtés de la médaille.

**M. Edsforth:** Je suis un petit peu en dehors de mon élément lorsqu'on aborde les exploitations agricoles puisque je n'ai jamais oeuvré à l'intérieur de l'une d'entre elles. Je présume qu'il y a des investissements de faits dans une exploitation agricole et que les cultivateurs ne fourniront pas de produits à moins de pouvoir compter sur un rendement satisfaisant de leurs investissements. Alors je crois que l'on peut établir des analogies sous ce rapport. Je pense bien que je n'ai même pas encore pensé à la question de savoir si . . .

**M. Benjamin:** Eh bien! Juste le principe.

**M. Edsforth:** En principe, un tel arrangement serait raisonnable.

**M. Benjamin:** Vous n'êtes pas certain. Alors, j'espère que les trois pools de blé vous garderont à leur service pour que vous examiniez la question sous cet angle, pour que vous examiniez les livres d'un grand nombre de fermiers pour y constater leurs immobilisations et leurs frais permanents ainsi que le rendement de leur mise de fonds et les indemnités pour leurs frais de remboursement de dette, etc., pour voir si, oui ou non, la même



[Text]

that while other shippers have had increases in their prices, as well as increases in their freight rates, what is proposed here is increases in freight rates for grain producers while their prices remain the same or have fallen. I am wondering whether or not you would conclude there should be some kind of a mechanism that relates to the prices farmers receive related to the freight rates they pay, the same as there is in other commodities.

**Mr. Edsforth:** I wish I could give you an answer to that, sir. I just feel I am a little bit out of my depth when you get into that and especially since I assume there are a lot of other things that could be related to that in terms of the relationship between the economy and the agricultural sector, and I just do not have a good feeling for what all those things might be.

**Mr. Benjamin:** I see. Well, I hope you can spend . . . I hope the pools will retain you and you can spend many months out with the farmers on the prairies and figure that out for us.

**Mr. Edsforth:** I would be pleased to make myself available to them.

**Mr. Benjamin:** If there were no subsidies at all to anyone in the grain system, what rate would you think the railways should charge for grain transport? More than Snavelly, less than Snavelly? If so, how much more or how much less, if you excluded subsidies of all kinds to all sides?

**Mr. Edsforth:** Right. Generally, the principle of railway rate setting with which I am most familiar says in a free, competitive situation the railways will charge a rate which exceeds their variable cost and that, in essence, they will attempt to maximize the contribution of that traffic to the system without, in effect, putting the traffic in jeopardy by losing its competitive position, say in world markets, thereby losing the traffic to a competitor. Generally they will try to establish their rate fairly close to that level as best they can determine it.

**Mr. Benjamin:** But what is competitive when you are a captive shipper, you have a relative monopoly?

**Mr. Edsforth:** The competition in those cases, I think, comes primarily from what the product will bring on the world market.

**Mr. Benjamin:** From outside . . .

**Mr. Edsforth:** I believe that is the only effective competition, sir, yes.

**Mr. Benjamin:** Right. Thank you very much.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Flis.

[Translation]

chose ne s'appliquerait pas aux producteurs céréaliers. Car, ce que nous connaissons, monsieur Edsforth, c'est que tandis que les autres transporteurs ont augmenté leurs prix de même que leurs tarifs de transport, ce qui est proposé c'est d'accroître les tarifs de transport pour les producteurs céréaliers tout en laissant leurs prix au même niveau ou en-deçà. Je me demande si vous concluriez qu'il devrait y avoir une sorte de mécanisme qui rattache les prix que les fermiers reçoivent aux tarifs de transport qu'ils payent, savoir la même chose que pour les autres marchandises.

**M. Edsforth:** J'aimerais pouvoir vous répondre à ce sujet, monsieur. J'ai simplement l'impression de ne pas être à la hauteur du sujet traité lorsque vous mentionnez cette question et surtout lorsque je présume qu'il y a bien d'autres choses dont il faut tenir compte au sujet des rapports entre l'économie et le secteur agricole. Et je ne sais pas trop bien tout ce que cela pourrait comprendre.

**M. Benjamin:** Je vois, eh bien, j'espère que vous pourrez consacrer . . . J'espère que les pools vous garderont à leur service et que vous pourrez consacrer de nombreux mois auprès des fermiers des Prairies et trouver une réponse à tout cela.

**M. Edsforth:** Je serais heureux de me mettre à leur disposition.

**M. Benjamin:** S'il n'y avait aucune subvention d'accordée à personne dans le secteur céréalier, quel tarif croyez-vous que les sociétés ferroviaires devraient fixer pour le transport des céréales? Plus que celui proposé par M. Snavelly, ou moins? Et puis, combien plus ou combien moins, si vous excluez l'octroi de toute subvention à toute partie?

**M. Edsforth:** Bien. Généralement, le principe de fixation des tarifs de transport ferroviaire que je connais le mieux suppose que dans une situation libre et compétitive, les sociétés ferroviaires fixent un taux qui excède leurs frais variables et que, essentiellement, elles tentent de maximiser le rendement du transport à l'intérieur du réseau sans, évidemment, le mettre en danger par la perte de leur position concurrentielle, disons sur les marchés mondiaux, et par voie de conséquence par la perte de leur part du marché aux mains d'un concurrent. Généralement, ces sociétés tenteront d'établir leur tarif à un niveau passablement analogue et au meilleur de leur connaissance.

**M. Benjamin:** Mais qu'est-ce que la concurrence pour un expéditeur captif, lorsque vous avez un monopole relatif?

**M. Edsforth:** La compétition en pareil cas, je crois, découle principalement de ce que le produit apportera sur le marché mondial.

**M. Benjamin:** De l'extérieur . . .

**M. Edsforth:** Oui, monsieur, je crois qu'il s'agit là de la seule concurrence véritable.

**M. Benjamin:** Très bien. Merci beaucoup.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Flis.

[Texte]

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Edsforth, thank you for coming before this committee on such short notice. We certainly appreciate it.

• 1455

I think it has already been established very clearly that you were employed by the three prairie pools to come up with costing figures for their submission to Gilson. I wonder if you could tell the committee when you were hired by the three prairie pools to do this work, what criteria were you given to work under? Was it sort of looking at the present system as it is? As the three prairie pools mentioned to this committee in their excellent brief, over the past 10 years they have supported the need to develop a modern rail transportation system to move expected increased volumes of prairie grain. Were those some of the criteria built into your parameters?

**Mr. Edsforth:** Yes, essentially. I guess the principle criterion I was given was that the pools desired and required an efficient transportation system which could reliably move their product to the market. I think by consensus between myself and the pools we agreed that meant that the railways had to be adequately compensated to justify their putting in place the investments required to achieve that. I was then asked to review Mr. Snaveley's findings on the basis of that, if you will, consensus.

**Mr. Flis:** In evaluating Snaveley's figures... you told the committee that is where you started... did you use these criteria, taking into account that we want a modern transportation system to meet increased capacity in the future?

**Mr. Edsforth:** Yes, sir.

**Mr. Flis:** In reviewing Snaveley's figures did you keep that in mind?

**Mr. Edsforth:** Yes, I did, sir.

**Mr. Flis:** In the pools' submission to the committee they went on to say that the government's initiative in paying all of the government contribution directly to the railways—they congratulate the government on that. "In recognizing the important principle of producers' ability to pay...": Did you take that into consideration? We heard from many producers out west that they are going to go bankrupt, etc. In looking at all of these railway costs, did you take into account the producers' ability to pay?

**Mr. Edsforth:** I have not explicitly looked into the question of producers' ability to pay. I was aware of the fact that there could be a constraint there, but that really did not come into my evaluation as such. My evaluation was strictly on the legitimacy of the costing procedures relative to the objectives of the system.

[Traduction]

**M. Flis:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Edsforth, merci de vous être présenté devant notre Comité même si vous avez été prévenu à la dernière minute. Nous vous en sommes certainement reconnaissants.

Je crois qu'il a déjà été très clairement établi que vous aviez été recruté par les trois pools des Prairies pour produire des chiffres concernant la fixation des prix en vue de leur présentation à la Commission Gilson. Je me demande si vous pourriez dire au Comité quand on a retenu vos services pour faire ce travail et quels étaient les critères qu'on vous avait fixés? S'agissait-il en quelque sorte d'examiner le système actuel tel qu'il est? Comme les trois pools des Prairies l'ont mentionné au Comité dans leur excellent mémoire, au cours des dix dernières années, ils ont insisté sur la nécessité de mettre en place un système de transport ferroviaire moderne qui pourrait assurer le transport des céréales des Prairies dont le volume devait croître. Ces éléments faisaient-ils partie des critères incorporés à vos paramètres?

**M. Edsforth:** Oui, essentiellement. Je crois que le principal critère que l'on m'a fixé était que les pools souhaitaient et voulaient un système de transport efficace auquel ils pourraient se fier pour transporter leurs produits sur le marché. Je crois que nous étions tombés d'accord, les pools et moi-même, pour dire que les sociétés ferroviaires devaient être indemnisées convenablement pour justifier les investissements qu'elles devraient faire pour parvenir à cette fin. Cela étant entendu, j'ai demandé d'examiner les conclusions de M. Snaveley à ce sujet.

**M. Flis:** Dans l'examen des chiffres de M. Snaveley... vous avez dit au Comité que c'est par là que vous aviez commencé... vous êtes-vous appuyé sur ces critères, avez-vous pris en considération que nous voulons un système de transport moderne pour répondre à des besoins accrus dans l'avenir?

**M. Edsforth:** Oui, monsieur.

**M. Flis:** Dans l'étude des chiffres de M. Snaveley, avez-vous gardé cela à l'esprit?

**M. Edsforth:** Oui, monsieur.

**M. Flis:** Dans la présentation des pools au Comité, ils poursuivaient en disant que l'initiative prise par le gouvernement de verser sa part directement aux sociétés ferroviaires... ils félicitaient le gouvernement à ce sujet. «Si on admet le principe important de l'aptitude des producteurs à payer...»: avez-vous pris cela en considération? Nous avons entendu de nombreux producteurs de l'Ouest nous dire qu'ils allaient faire faillite, etc. Dans l'étude des prix des chemins de fer, avez-vous tenu compte de l'aptitude des producteurs à payer ce prix?

**M. Edsforth:** Je n'ai pas abordé explicitement la question de l'aptitude des producteurs à payer ces prix. J'étais conscient du fait qu'il pourrait y avoir contrainte à ce chapitre, mais cela n'a pas fait partie de mon évaluation comme telle. Mon évaluation portait strictement sur la légitimité des modalités de fixation des prix de revient en fonction des objectifs du système.



[Text]

**Mr. Flis:** When we were in Regina, I think the representative for the Saskatchewan Pool felt that the railways would be adequately compensated by Bill C-155. I would have to read the transcripts again, but I do not think I heard any strong objections from any of the pools that this was an overcompensation. Yet you feel the railways are overly compensated by the present bill or . . .

**Mr. Edsforth:** Yes, sir, I believe they will be.

**Mr. Flis:** Why the different position between you and the team that hired you?

**Mr. Edsforth:** I am not sure there is a significant difference. They certainly have not made me aware that they do not agree with my findings. I guess they can speak for themselves on that, but to my knowledge they are fully in agreement with my findings in this respect.

**Mr. Flis:** All right. I do not think it is fair to pursue that with you. I think we can check with previous witnesses. The second thing you did . . .

**Mr. Benjamin:** A point of order, Mr. Chairman. I think Mr. Wright had his hand up to add further.

**The Chairman:** Mr. Wright, do you wish to respond?

**Mr. Jim Wright (Secretary, Saskatchewan Wheat Pool):** Mr. Chairman, only to make the comment that our brief, if you study it, still expresses the concerns we raised in our Gilson analysis in terms of our costing, and the recommendations we make for changes in the legislation in Bill C-155. I believe it is entirely consistent with the points Mr. Edsforth is making. While we may not have had an opportunity to directly address those questions in the hearings in other places, if you want to pursue that further, we would be prepared to do so.

**The Chairman:** Thank you, sir. Mr. Flis.

**Mr. Flis:** I guess I am still a bit confused. Mr. Edsforth, I think you mentioned that you really were not aware of the \$16.5 billion investment that the railways are prepared to make, and in what areas.

• 1500

**Mr. Edsforth:** I am not aware of the details of that, sir; no.

**Mr. Flis:** Yes. Then how were you able to come up with costing figures, being unaware of that future investment, which would go to meet the objectives of the pools, other producers, and Canadians in general?

[Translation]

**M. Flis:** Lorsque vous étiez à Regina, je crois que le représentant du pool de la Saskatchewan estimait que les chemins de fer seraient convenablement indemnisés par le projet de loi C-155. Il faudrait que je parcoure de nouveau le compte rendu, mais je ne crois pas avoir entendu de fortes objections de la part de quelques pools que ce soient, en ce sens que l'indemnisation aurait été trop forte. Cependant, vous estimez que l'indemnisation prévue par le projet de loi actuel pour les sociétés ferroviaires est trop élevée ou . . .

**M. Edsforth:** Oui, monsieur, je crois qu'elle le serait.

**M. Flis:** Pourquoi cette différence d'attitude entre vous et l'équipe qui a retenu vos services?

**M. Edsforth:** Je ne suis pas certain qu'il y ait une différence significative. Ils ne m'ont certainement pas fait savoir qu'ils étaient en désaccord avec mes conclusions. J'imagine qu'ils peuvent parler pour eux-mêmes sur cette question, mais, à ma connaissance, ils sont pleinement d'accord avec mes conclusions sous ce rapport.

**M. Flis:** Très bien. Je ne crois pas qu'il soit juste de poursuivre cette question avec vous. Je crois que nous pouvons vérifier auprès des témoins précédents. La deuxième chose que vous avez faite . . .

**M. Benjamin:** J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je crois que M. Wright avait levé la main pour ajouter quelque chose.

**Le président:** Monsieur Wright, voulez-vous répondre?

**M. Jim Wright (secrétaire, Saskatchewan Wheat Pool):** Monsieur le président, seulement pour faire l'observation suivante. Si vous examinez notre mémoire, nous y exprimons encore les préoccupations que nous avons mentionnées à la Commission Gilson au sujet de la fixation des prix de revient de même que nos recommandations en vue de la modification du projet de loi C-155. Je crois que cela est tout à fait compatible avec les points de vue exprimés par M. Edsforth. Bien que nous n'ayons pas eu l'occasion d'examiner directement ces questions dans les audiences tenues en d'autres lieux, si vous voulez approfondir cette question, nous sommes prêts à le faire.

**Le président:** Merci, monsieur. Monsieur Flis.

**M. Flis:** Je crois être encore un peu confus. Monsieur Edsforth, je crois que vous avez mentionné que vous n'étiez réellement pas au courant des 16,5 milliards de dollars d'investissements que les sociétés ferroviaires étaient prêtes à faire, ni les secteurs dans lesquels elles les feraient.

**M. Edsforth:** Je ne suis pas au courant des détails relatifs à ce sujet, Monsieur; non.

**M. Flis:** Oui. Comment avez-vous pu alors nous présenter les chiffres relatifs aux frais d'exploitation qui doivent correspondre aux objectifs des pools, autres producteurs et aux canadiens en général, si vous n'étiez pas au courant de cet investissement à venir?

[Texte]

**Mr. Edsforth:** I had to make some broad assumptions about the composition and the time-phasing of those investments to come up with a . . .

**An. hon. Member:** Like Snively?

**Mr. Edsforth:** Well, Mr. Snively did not explicitly consider those future investments. He really was looking more at the past, rather than at the future as I think I am. I feel that a look at the details of those investments, to come up with the appropriateness of the level of compensation, would be a desirable thing. Really, I recommend that be done before those levels are established.

**Mr. Flis:** Now, in defining constant costs to the committee, you sort of broke it down into facilities currently in place and new facilities, in relationship to future railway buildings and so on. Then you mention that, for the majority, constant costs would be recovered through variable costs. I do not quite follow you there. Or did I not hear you properly?

**Mr. Edsforth:** No. What I said was that, in respect of that future investment of, say, \$16.5 billion, a number of the elements of that investment would be recovered as variable costs. And I cited specifically investments in locomotives, in freight cars, and in substantial portions of the fixed plant—namely, the track. Much, or a lot, of that is recovered as a variable cost, so only a portion of that \$16.5 billion would result in costs which would be considered fixed.

**Mr. Flis:** Did you make any comparisons with transportation costs over the elevation costs? From many witnesses . . . well, any information we have is that it costs more to elevate the grain 200 feet in the elevator than it does over—I forget—800 kilometres or whatever. It seems that these elevation costs have been skyrocketing and, yet—although I do not know for what reason—we seem to assume that the transportation costs should stay fixed. Did you do any comparisons that way?

**Mr. Edsforth:** No, sir. My terms of reference did not include any such comparisons.

**Mr. Flis:** Okay. I wonder if you could again clarify for the committee on what basis you think grain should contribute to constant costs.

**Mr. Edsforth:** I believe that grain should contribute to constant costs. I believe that, in determining the level of contribution to constant costs, attention should be focused on what, to me, is the objective of the whole involvement. And that is to upgrade railway capacity in the affected areas. Therefore, I think the contribution of grain to constant costs should be determined as its fair share of the constant costs associated with the capacity increase, which will be coming into place as a result of these proceedings.

**Mr. Flis:** You were mentioning that Snively calculated total transportation costs, subtracted all the others, and calculated what was left for grain. What approach did you use?

[Traduction]

**M. Edsforth:** J'ai été obligé de faire quelques suppositions générales sur la composition et le temps de la mise en phase de ces investissements à venir avec . . .

**Une voix:** Comme M. Snively?

**M. Edsforth:** Bien, M. Snively n'a pas prix explicitement ces investissements à venir en considération. Il accordait vraiment plus d'importance au passé plutôt qu'à l'avenir comme je crois que je le fais. Je pense qu'il serait souhaitable d'examiner les détails de ces investissements à venir et de vérifier si le niveau de compensation est approprié. À vrai dire, je recommande de le faire avant d'établir ces niveaux.

**M. Flis:** Lorsque vous avez présenté les coûts permanents au comité, vous les avez en quelque sorte ventilés en installations actuellement en place et en nouvelles installations, en rapport avec les futurs établissements ferroviaires et ainsi de suite. Vous avez ensuite mentionné que, pour la majorité, les coûts permanents seraient récupérés par les coûts variables. Je ne suis pas très bien votre raisonnement sur ce point. Peut-être n'ai-je pas bien tentendu ce que vous avez dit?

**M. Edsforth:** Non. J'ai dit que, en ce qui concerne l'investissement à venir de, disons, 16,5 milliards de dollars, un certain nombre d'éléments de cet investissement seraient récupérés à titre de coûts variables. Et j'ai parlé en particulier des investissements en locomotives, en wagons à marchandises et en portions substantielles d'installations fixes, notamment les voies. Une grande partie sera récupérée à titre de coûts variables; par conséquent une partie seulement de ces 16,5 milliards de dollars sera considérée comme des coûts fixes.

**M. Flis:** Avez-vous effectué des comparaisons entre les frais de transport et les frais d'élévation? Selon de nombreux témoins . . . bien, la seule information que nous ayons est qu'il coûte plus cher d'élever le grain de 200 pieds à l'aide d'un élévateur qu'il en coûte pour lui faire parcourir 800 kilomètres ou quelque chose comme ça, j'ai oublié. Il semble que ces coûts d'élévation montent comme des fusées et, même si j'ignore pourquoi, nous semblons supposer que les frais de transport devraient demeurer fixes. Avez-vous fait des comparaisons en ce sens?

**M. Edsforth:** Non, monsieur. Je n'ai pas été mandaté pour faire de telles comparaisons.

**M. Flis:** D'accord. Je me demande si vous pouvez donner d'autres éclaircissements au comité sur la façon dont le grain pourrait contribuer à ne pas faire varier les coûts.

**M. Edsforth:** Je crois que le grain devrait contribuer à ne pas faire varier les coûts. Je crois qu'en déterminant ce niveau de contribution, il faut concentrer notre attention sur l'objectif de toute cette affaire. Et ce, afin d'améliorer la capacité des chemins de fer dans les secteurs touchés. Par conséquent, je pense qu'il faut déterminer la contribution du grain à ne pas faire varier les coûts en établissant sa juste part des coûts permanents associée à l'augmentation de capacité qui devrait se produire à la suite des présents débats.

**M. Flis:** Vous avez dit que M. Snively a calculé le total des frais de transport, soustrait tous les autres et calculé ce qui restait pour le grain. Quelle méthode avez-vous utilisée?



[Text]

**Mr. Edsforth:** Well, essentially I worked from the estimates of overall capital expenditure required for expansion as my source number. I broke that down, utilizing assumptions, into the portions which would be recoverable through variable costs, and the portions which would have to be recovered out of fixed costs. Then I estimated grains' fair share of that level, and estimated the cost to the railways of that portion of the capacity. That is generally the process I used.

**Mr. Flis:** Right. Another contentious issue in arriving at constant costs which can be verified is that area of normalized maintenance. We asked Mr. Snively for his definition of that. I wonder if you could give the committee how you defined it, and how you looked at normalized maintenance.

**Mr. Edsforth:** Yes, as Mr. Snively defines it, normalized maintenance represents the difference between maintenance expense money that the railways should be putting into the branch lines to keep them in a non-deferred maintenance condition, and that which they actually are spending. And based upon inputs received from the railways, he established what that level is.

Our position with respect to maintenance of the branch lines, normalized or any other kind, is that the railways are entitled to recovery of maintenance money which they put into the branch lines as they incur those expenses.

• 1505

In effect, I believe that provision is built into your bill, that indeed the portion of the payment which relates to maintenance on the branch lines would in essence be released to the railways on the basis of actual expenditure rather than on the basis of a formula. I would find that totally acceptable as a condition.

**Mr. Flis:** You are satisfied the way this bill reads?

**Mr. Edsforth:** Yes.

**Mr. Flis:** What I find difficult to understand is if there is some maintenance or repair that probably does not need to be done for 5 years or 10 years the railway companies know that in 5 or 10 years this amount of work will have to be done. They are not spending money each year on it; they may not spend it for 5, 6 or 10 years. In your calculations would you apportion so much each year even though it is not money actually spent?

**Mr. Edsforth:** I have made no calculations of that sort with respect to maintenance expenses. In my report I identified that this was a category of expense that was above and beyond that which was actually being incurred, and in the discussions before Dr. Gilson we discussed this item at length and a solution which I believe was satisfactory to all parties was arrived at whereby in effect these moneys would go into what amounts to a fund, which could be drawn upon as the money actually was expended. I think that was a fair solution to the whole problem.

[Translation]

**M. Edsforth:** Bien, j'ai travaillé essentiellement à partir des prévisions en dépenses totales d'investissement nécessaires à l'expansion. J'ai réparti ces chiffres, en faisant des hypothèses, en portions qui seraient récupérables par des coûts variables et en portions qui devraient être déduites des frais fixes. J'ai ensuite évalué la juste part des grains de ce niveau ainsi que les frais des sociétés ferroviaires pour cette portion. J'ai généralement procédé de cette façon.

**M. Flis:** Bien. Il se pose un autre problème pour arriver aux coûts permanents qui peuvent être vérifiés; il s'agit du secteur de l'entretien normalisé. Nous avons demandé à M. Snively comment il définissait la chose. Je me demande si vous pouvez dire au comité comment vous la définissez et comment vous considérez l'entretien normalisé.

**M. Edsforth:** Oui, comme M. Snively l'a dit, l'entretien normalisé représente la différence entre l'argent consacré aux dépenses d'entretien que les sociétés ferroviaires doivent investir dans les lignes d'embranchement pour les maintenir en bon état, et c'est ce qu'elles dépensent vraiment. Et, à partir des entrées des sociétés ferroviaires, il a déterminé ce niveau.

Notre position en ce qui concerne l'entretien des lignes d'embranchement, normalisé ou autre, est que les sociétés ferroviaires ont le droit de récupérer l'argent consacré à l'entretien qu'elles investissent dans les embranchements à mesure qu'elles effectuent ces dépenses.

En effet, je crois que cette disposition fait partie de votre projet de loi, que la portion du versement qui a trait à l'entretien des lignes d'embranchement serait en essence remise aux sociétés ferroviaires d'après les dépenses réelles plutôt qu'une formule. Je trouverais qu'il s'agit d'une condition tout à fait acceptable.

**M. Flis:** Vous êtes satisfait du contenu de ce projet de loi?

**M. Edsforth:** Oui.

**M. Flis:** Ce que je trouve difficile à comprendre c'est que s'il y a un certain entretien ou des réparations qu'il n'est probablement pas nécessaire d'effectuer au cours des 5 ou 10 prochaines années, les sociétés ferroviaires savent qu'elles devront effectuer ce travail, dans 5 ou 10 ans. Elles ne consacrent pas de l'argent à cela tous les ans; il est possible qu'elles n'en dépensent pas pendant, 5, 6 ou 10 ans. Dans vos calculs, attribueriez-vous autant chaque année même si cet argent n'est pas vraiment dépensé?

**M. Edsforth:** Je n'ai pas fait cela en ce sens en ce qui concerne les frais d'entretien. Dans mon rapport, j'ai établi qu'il s'agissait d'une catégorie de dépenses qui se situait au-dessous et au-dessus de ce qui était vraiment dépensé et, dans les discussions que nous avons eues avec M. Gilson, nous avons traité amplement de ce sujet et sommes arrivés à une solution qui, selon moi, est satisfaisante pour toutes les parties, selon laquelle en effet ces montants d'argent constitueraient un fonds qui pourrait être redressé lorsque l'argent est vraiment dépensé. Je pense que cette solution à tout le problème était équitable.

[Texte]

**Mr. Flis:** In your concluding remarks today you mention that the transportation of grain is really without risk, if you are looking at it again. You mention that if other traffic is low grain traffic is high and vice versa; other traffic is low or—you know what I mean. Supposing there is an increase in demand for grain at the same that there is an increase in the demand for coal, sulphur, etc. There will be a run on the rails, on the ports, and there may be even rationing unless we do something with increasing capacity. Looking at the present system, which commodity would get priority by the railways?

**Mr. Edsforth:** I would expect that the railways would give priority to the highest contributing traffic.

**Mr. Flis:** To the highest . . . ?

**Mr. Edsforth:** Contributing traffic.

**Mr. Flis:** Exactly—to coal, sulphur, etc., and grain would be sitting on sidelines. Yet in your calculations and your assumptions is this not the way you were looking at it?

**Mr. Edsforth:** I guess I do not understand the question, sir.

**Mr. Flis:** You say you were not too concerned. You say that it is not high risk because if the other traffic is high grain traffic is low. My question is: If for all commodities there is a big demand, is it not a very risky commodity then?

**Mr. Edsforth:** I guess I would not really put that in the category of risk. You are saying there could be a problem of service under that condition, which I do not think is quite the same as risk to the railway. I guess my feeling on capacity is that if the revenue established that will be derived by the railways in handling grain is indeed satisfactory to motivate them to provide the capacity needed to handle it then that capacity will be provided and the fact that it may be less contributing than something else will be somewhat academic. You have to presuppose that indeed the revenue is up to that level; if it is short of that, then it is a different ball game.

**Mr. Flis:** One final question, Mr. Chairman, if I may.

When the railway companies appeared before the committee they were saying even with this Crow benefit it would only cost 4/5 of their grain transportation costs. We have had Gilson with all his input coming up with a certain figure. The shippers through you have come up with a certain figure. I think we would all agree there is a certain range in which all of this costing falls. Snively would put the adequate compensation to the railways at the low end of this range. You would put it away below that somewhere. This puts the committee in quite a jeopardy and gives it quite a problem.

Is there some way of taking a look at your figures, Snively's figures and all the other figures and objectively coming up and saying this is the proper compensation to the railways? We really cannot take, with all due respect, your figures. We

[Traduction]

**M. Flis:** Dans vos conclusions, aujourd'hui, vous dites que le transport du grain ne comporte aucun risque si vous examinez la question de nouveau. Vous dites que si un autre trafic est faible, le trafic du grain est fort et vice versa; un autre trafic est faible ou, vous savez ce que je veux dire. À supposer qu'il y ait une augmentation de la demande pour les grains en même temps que pour le charbon, le soufre, etc. Il y aurait une course aux chemins de fer, aux ports et peut-être même un rationnement à moins que nous ne faisons quelque chose pour augmenter la capacité. Si l'on examine le système actuel, à quel produit les sociétés ferroviaires accorderaient-elles la priorité?

**M. Edsforth:** J'espère qu'elles accorderaient la priorité au trafic qui contribue le plus.

**M. Flis:** Qui . . . quoi le plus?

**M. Edsforth:** À celui qui contribue le plus.

**M. Flis:** Exactement, au charbon, au soufre, etc. et le grain serait mis de côté. Donc, dans vos calculs et vos hypothèses, n'est-ce pas la façon dont vous avez étudié la question?

**M. Edsforth:** Je crois que je ne comprends pas votre question, monsieur.

**M. Flis:** Vous dites que vous n'étiez pas trop inquiet. Vous dites que cela ne comporte pas beaucoup de risque parce que si l'autre trafic est fort, le trafic du grain est faible. Ma question est: S'il y a une forte demande pour tous les produits, n'est-ce pas une situation qui comporte beaucoup de risques?

**M. Edsforth:** Je pense que cela ne fait pas vraiment partie des risques. Vous dites qu'il pourrait y avoir un problème de service dans cette condition ce qui, selon moi, n'est pas la même chose qu'un risque pour les chemins de fer. Je pense que si le revenu établi que rapportera aux sociétés ferroviaires la manutention du grain est vraiment satisfaisant pour les motiver à fournir les moyens pour le faire, alors elles les fourniront et que le grain contribue moins que quelque chose d'autre ne sera qu'une question abstraite. Vous devez supposer qu'il s'agit en réalité de tels revenus; si ce n'est pas le cas, il s'agit d'un autre jeu de balle.

**M. Flis:** Une dernière question, monsieur le président, si je peux me permettre.

Lorsque les représentants des sociétés ferroviaires ont passé devant le Comité, ils disaient que même si l'on tient compte de ces avantages du Pas du Nid-de-Corbeau, cela coûterait seulement les 4/5 de leurs frais de transport du grain. Nous avons entendu M. Gilson avec toutes ses données qui nous a présenté certains chiffres. Les expéditeurs grâce auxquels vous êtes arrivés à un certain chiffre. Je pense que nous serions tous d'accord qu'il existe une certaine gamme dont font partie tous ces frais. M. Snively placerait la compensation adéquate aux chemins de fer à la fin de cette gamme. Vous la placeriez encore plus loin. Cela met le Comité en péril et constitue tout un problème.

Y a-t-il moyen d'examiner vos chiffres, les chiffres de M. Snively et tous les autres chiffres et de dire que c'est la compensation appropriée pour les chemins de fer? Nous ne pouvons vraiment pas prendre vos chiffres, avec tout le respect



[Text]

cannot take A figures or B figures because they are all over the map. I think we can look at figures that sort of fall within a certain range, but do you have any recommendations to the committee as to how we could get a fix on what is adequate compensation for the railways for moving grain?

• 1510

**Mr. Edsforth:** My first thought would be that I would like to see you accept my figures, obviously; but recognizing that you are looking at a range, and that there are a number of uncertainties, it becomes a matter of your judgment, as a group, of the rationale that people like myself and Carl, and I guess Bob Banks and others, are going to be giving you, to do what you are doing today, probing the rationale to try to convince yourself of the strong and weak points of the various arguments. I cannot think of really any better way to approach it than that, and of course it becomes a matter of your judgment, obviously.

**Mr. Flis:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Flis.

Mr. McKnight, 10 minutes.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to go back to the compensation, the original assumption I guess of 20%. If you apply the same figure equally to the return to both railroads, I think you said 11% was the cost, and 18.5 . . .

**Mr. Edsforth:** Under the assumption that CN is not paying income tax, yes, sir.

**Mr. McKnight:** So if you apply that, and I look at Mr. Snively's study done in February, where he uses a single compensatory rate, which is, I guess, another question . . . his assumption was that the use of a single compensatory rate was to provide equal cost to producers—would it be possible to use a dual compensatory rate for the government's portion of the cost, their portion of payment to railroads, and a single compensatory rate for producers?

**Mr. Edsforth:** I would think it would be. I have not gone into that in detail, but I believe there are ways of doing that. One that I suggested as a possibility might be that it could tie in with the CN allowance that it receives for going to Rupert and Churchill. That might be one way of doing it. But any time you have that situation, where you have the government participating in the generation of the revenue, there is that option.

**Mr. McKnight:** Mr. Snively further went on, by using the single compensatory rate, to give an actual contribution in per cent to Canadian National of 16.18% and to Canadian Pacific of 23.74%. There is a little difference in the spread there between your 11 and 18.7.

**Mr. Edsforth:** Is this the study that he did with respect to the arbitraries to Churchill?

[Translation]

que je vous dois. Nous ne pouvons pas prendre les chiffres A ou les chiffres B parce qu'ils sont tous en dehors de la carte. Je pense que nous pouvons examiner les chiffres qui se retrouvent en quelque sorte dans une certaine fourchette, mais pourriez-vous recommander au Comité comment nous pourrions établir ce qui constitue une indemnisation suffisante des compagnies ferroviaires pour le transport des céréales?

**M. Edsforth:** Il me vient d'abord à l'esprit que je voudrais vous voir accepter mes chiffres, bien entendu; mais en reconnaissant que vous recherchez une fourchette et qu'il y a un certain nombre d'incertitudes, cela devient une question de votre jugement collectif à l'égard de la logique que les gens comme moi-même et Carl et, je suppose, Bob Banks et d'autres allons vous présenter, de faire ce que vous faites aujourd'hui, examiner la logique pour essayer de vous convaincre des points forts et faibles des divers arguments. Je ne peux vraiment pas concevoir de meilleur moyen d'aborder cette question et il s'agit évidemment désormais de votre jugement.

**M. Flis:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Flis.

Monsieur McKnight, 10 minutes.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais revenir à l'indemnisation, à l'hypothèse initiale de 20 p. 100, je crois. Si vous appliquez le même chiffre également aux revenus des deux compagnies ferroviaires, je pense que vous avez dit que 11 p. 100 constituait le coût et 18.5 p. 100 . . .

**M. Edsforth:** Dans l'hypothèse où le CN ne paie pas d'impôt sur le revenu, oui, monsieur.

**M. McKnight:** Si vous appliquez cela, et je regarde l'étude que M. Snively a faite en février et où il utilise un taux unique d'indemnisation, ce qui, je suppose, constitue une autre question—son hypothèse était que l'utilisation d'un taux unique d'indemnisation entraînerait un coût égal pour les producteurs—serait-il possible d'utiliser un taux d'indemnisation double pour la partie du coût de l'État, sa partie des versements aux compagnies ferroviaires, et un taux d'indemnisation unique pour les producteurs?

**M. Edsforth:** Je crois que ce serait possible. Je ne me suis pas penché là-dessus en détail, mais je pense qu'il y a des façons de faire. Une possibilité que j'ai proposée serait de lier l'indemnisation aux versements que le CN reçoit parce qu'il se rend jusqu'à Rupert et Churchill. Ce pourrait être une façon de le faire. Mais chaque fois que le gouvernement participe à la source de revenu, il existe cette option.

**M. McKnight:** En utilisant le taux unique d'indemnisation, M. Snively a poursuivi en affectant une contribution réelle en pourcentage de 16, 18 p. 100 au Canadien National et de 23.74 p. 100 au Canadien Pacifique. Il y a là une petite différence dans l'étalement entre vos 11 et 18.7.

**M. Edsforth:** Est-ce là l'étude qu'il a faite au sujet de l'indemnisation pour le transport vers Churchill?

[Texte]

**Mr. McKnight:** Right.

**Mr. Edsforth:** Okay. I am just trying to recall that now. If I recall, and I am afraid I am fuzzy on that particular study right now, in essence he was saying that CN would receive a lesser contribution by virtue of the higher costs of servicing Churchill and Rupert. That would be the reason for the difference under a single rate structure, and therefore he proposed arbitraries as a mechanism.

**Mr. McKnight:** Yes. Basically it worked out that CN lost \$7 million and CP gained \$7 million, which again makes one wonder how those assumptions are applied.

**Mr. Edsforth:** Right.

**Mr. McKnight:** Canadian National, I think, are claiming \$21 million as a differential.

**Mr. Edsforth:** When I look at that aspect of it, I seem to recall, although I do not have it right here with me, they came to the conclusion that the CN income taxes and the arbitraries for going to Rupert and Churchill kind of offset each other quite nicely; it was close to being a match between the two items. I do not recall that specifically, but I recall getting conclusions of that general sort.

**Mr. McKnight:** Close to being an offset?

**Mr. Edsforth:** Yes, between the CN allowance for the extra cost of going to those locations and the unexpended money received for income taxes, it seemed more or a less in a push position.

• 1515

**Mr. McKnight:** Moving to another matter, I understand from your report and the pools' joint submissions that normalized maintenance—whatever that might be—should only be paid for when it is done.

**Mr. Edsforth:** Maintenance on a grain-dependent branch line should only be paid as the expenses are incurred, yes.

**Mr. McKnight:** Now, in the bill there are provisions for normalized maintenance payments. Am I wrong?

**Mr. Edsforth:** I believe so sir, yes.

**Mr. McKnight:** Where is it in the bill? What portion of the—what?—\$644 million is it?

the expenditures by the company related to the maintenance of grain dependent branch lines during the calendar year preceding the calendar year in which the statement is to be submitted.

It is not very specific, to say the least.

**Mr. Edsforth:** We are just waiting to get the reference here. Do you have the clause, sir?

**Mr. McKnight:** It is Clause 29.(1)(c).

[Traduction]

**M. McKnight:** En effet.

**M. Edsforth:** D'accord. J'essaie actuellement de me rappeler cela. Si ma mémoire est bonne, et je crains que cette étude en particulier soit un peu floue dans mon esprit pour l'instant, elle disait essentiellement que le CN recevrait une contribution inférieure à cause des coûts supérieurs du service à Churchill et Rupert. Ce serait la raison pour les différences dans une structure à taux unique et, par conséquent, il a proposé l'indemnisation des services coûteux.

**M. McKnight:** Oui. Fondamentalement, il s'est trouvé que le CN a perdu 7 millions de dollars et que le CP a gagné 7 millions de dollars, ce qui nous amène à nous demander comment ces hypothèses sont appliquées.

**M. Edsforth:** C'est exact.

**M. McKnight:** Le Canadien National, je pense, réclame 21 millions de dollars pour combler l'écart.

**M. Edsforth:** Quand j'examine cet aspect de la question, il me semble me rappeler, bien que je n'ai pas le rapport avec moi, qu'ils en sont venus à une conclusion que l'impôt sur le revenu du CN et les indemnités pour se rendre à Rupert et Churchill se compensaient assez bien l'un l'autre; il y avait pratiquement identité entre les deux. Je ne me rappelle pas cela en particulier, mais je me rappelle avoir vu des conclusions de cette nature.

**M. McKnight:** Proche de l'équilibre?

**M. Edsforth:** Oui, entre la somme accordée au CN pour le coût supplémentaire du transport vers ces endroits et l'argent non dépensé reçu pour l'impôt sur le revenu, il y aurait à peu près l'équilibre.

**M. McKnight:** Sur un autre sujet, je crois comprendre de votre rapport et des mémoires soumis en commun par les pools que l'entretien normalisé... je ne sais pas exactement ce qu'on entend par là... devrait être payé seulement après qu'il a été effectué.

**M. Edsforth:** L'entretien d'une ligne secondaire qui sert au transport des grains devrait seulement être payé à mesure que les dépenses nécessaires sont engagées, oui.

**M. McKnight:** Le projet de loi contient des dispositions relatives aux paiements d'entretien normalisé, n'est-ce pas?

**M. Edsforth:** Je crois que oui, effectivement.

**M. McKnight:** Où au juste dans le projet de loi? De quelle portion des... quoi?... 644 millions de dollars s'agit-il?

les dépenses engagées par la compagnie pour l'entretien des lignes secondaires qui servent au transport des grains au cours de l'année civile précédant l'année civile où la déclaration doit être soumise.

Ce n'est pas très précis, c'est le moins qu'on puisse dire.

**M. Edsforth:** Nous aimerions avoir cette référence. Connaissez-vous le numéro de l'article?

**M. McKnight:** C'est l'article 29(1)(c).



[Text]

**Mr. Edsforth:** Right. My understanding of the way this would work is that there would be each year an indexing forward of the normalized maintenance expenditure. Essentially they are proceeding from Mr. Snavelly's original 1980 estimate to allow for price index changes through the years. That would determine, in effect, the level to be set aside for maintenance of the branch lines, which again would be going down, as I understand it, as the actual money is expended.

**Mr. McKnight:** So that is already included in the envelope. I understood from your submission, and that of the pools, that the expenditure should only be paid out of that envelope when it is made. That would have the railroads coming back to the Parliament of Canada requesting maintenance moneys as it was spent—or do you see some way in which it can be put into a bill and identified in advance, other than the way we see it in the bill now?

**Mr. Edsforth:** I do not think there was ever the intent that it would be a matter of coming back to Parliament as such as required. Correct me if I am wrong, Ken, but my understanding is that this would be a fund administered by the commission on the basis of the actual requirements for maintenance. Is that not true, Ken?

**Mr. McKnight:** So it would be administered by the CTC.

**Mr. Edsforth:** That is my understanding, yes.

**Mr. McKnight:** Again, it kind of eludes me where this money comes from. If it is not in the bill specifically, how would it be allocated to the CTC from government expenditures as prescribed in Bill C-155?

**Mr. Edsforth:** My understanding is that it forms a portion of the government payment under the Crow benefit package.

**Mr. McKnight:** It is my understanding too, but I still cannot find it.

**Mr. Edsforth:** I do not think it calls it in specifically, except that it is part and parcel of the number that defines the Crow benefit. That number does include the normalized maintenance allowance.

**Mr. McKnight:** Then it would appear to me that the railroads again have received from the government moneys without our knowing what those moneys are.

**Mr. Edsforth:** My understanding is that those moneys would not go to the railways until such time as the expenditures were incurred. In effect they would be set aside each year on the basis of the estimates of that year, but the railways would not actually receive them unless they actually did the work.

**Mr. McKnight:** So that is a reduction of the \$651 million after taking off the CN adjustment to be divided, which is \$644 million. How much would be deducted from \$644 million for normalized maintenance?

[Translation]

**M. Edsforth:** Voilà. Je crois comprendre qu'il y aurait à chaque année une indexation des dépenses d'entretien normalisé. Essentiellement, la première estimation calculée par M. Snavelly en 1980 doit être mise à jour pour tenir compte des changements des indices de prix d'une année à l'autre. Ainsi serait fixé, à toutes fins utiles, le montant qu'il faut prévoir pour l'entretien des lignes secondaires et, je crois, cette somme diminuerait à mesure que les crédits sont dépensés.

**M. McKnight:** Donc, l'enveloppe prévoit déjà ces dépenses. J'ai compris, d'après votre mémoire et celui des pools, que ces dépenses devraient être payées à même cette enveloppe seulement quand elles ont été engagées. Les sociétés ferroviaires seraient obligées de solliciter des crédits auprès du Parlement du Canada à mesure que de l'argent est dépensé pour l'entretien... ou voyez-vous une manière d'inclure ce montant dans le projet de loi pour le fixer à l'avance, au lieu de la formule contenue dans la version actuelle du projet de loi?

**M. Edsforth:** Je ne pense pas que l'intention était de faire revenir les sociétés ferroviaires devant le Parlement à mesure qu'elles engagent des dépenses. Corrigez-moi si je me trompe, Ken, mais je comprends qu'il y aurait un fonds administré par la commission en fonction des besoins réels d'entretien, n'est-ce pas, Ken?

**M. McKnight:** Donc, c'est la CCT qui gérerait ce fonds.

**M. Edsforth:** C'est ce que j'ai compris, oui.

**M. McKnight:** Mais, là encore, j'ai de la difficulté à voir d'où provient cet argent. Si le montant nécessaire n'est pas clairement indiqué dans le projet de loi, comment serait-il affecté à la CCT à partir du budget des dépenses du gouvernement comme le veut le projet de loi C-155?

**M. Edsforth:** Je crois que ce montant est compris dans les paiements du gouvernement en vertu du régime de subventions du Nid-de-Corbeau.

**M. McKnight:** C'est aussi ce que j'ai cru comprendre, mais je suis toujours incapable de trouver la référence.

**M. Edsforth:** Je ne pense pas que le projet de loi mentionne ce montant spécifiquement, mais il s'agit d'une partie intégrante de la subvention du Nid-de-Corbeau. Cette somme englobe effectivement les crédits pour l'entretien normalisé.

**M. McKnight:** Il me semble donc que les sociétés ferroviaires ont encore une fois reçu de l'argent du gouvernement sans que nous ne sachions à quoi ces sommes étaient affectées.

**M. Edsforth:** Mais je crois que ces sommes ne seraient pas versées aux sociétés ferroviaires avant que les dépenses n'aient été engagées. En somme, les crédits nécessaires seraient prévus à chaque année à partir des estimations calculées pour l'année en question, mais les sociétés ferroviaires ne les recevraient pas à moins d'avoir vraiment effectué des travaux d'entretien.

**M. McKnight:** Il faut donc réduire les 651 millions de dollars, après avoir soustrait l'ajustement du CN qui doit être réparti, ce qui laisse 644 millions de dollars. Quelle somme serait déduite de ces 644 millions de dollars pour l'entretien normalisé?

[Texte]

**Mr. Edsforth:** It is really more of a hold-back than a reduction. I think you can look at it that way. It is a hold-back pending satisfactory performance of the work involved.

**Mr. McKnight:** I would still like to find it somewhere, because it just appears to me that we are into a part of the bill now where the \$651 million Crow benefit is being diluted.

**Mr. Edsforth:** I am sorry, sir?

**Mr. McKnight:** The \$651 million Crow benefit is being diluted. It is diluted by the CN adjustment fund when you take it over all the producers; it is further diluted by a normalized maintenance fund to be ascribed in a year after the fact.

• 1520

**Mr. Edsforth:** I do not think I would look on that as a delusion, because in effect the requirement for normalized maintenance is an integral part of the establishment of the level of the benefit in the first place. So we are not really taking something away that was not put in there in the first place. It is really just a hold-back instead of a free flow of that money.

**Mr. McKnight:** If the payments went to the producers, how would you know what benefit was ascribed to the producers out of the \$651 million?

**Mr. Edsforth:** In any specific year?

**Mr. McKnight:** In the year that \$651 million becomes the relevant number, which is 1985-1986.

**Mr. Edsforth:** Your question is how would the producers know they were getting value for that money?

**Mr. McKnight:** What portion of the \$651 million . . .

**The Chairman:** What extra payments would be made to the producers rather than to the railroads.

**Mr. McKnight:** What portion of the \$651 million would be made available to producers?

**Mr. Edsforth:** I guess I do not understand what would be the significance of that. In essence, as I understand this provision, the main purpose of it is to ensure that the railway system is maintained up to a satisfactory level. I think the producers want to see that money expended to provide a good system. It is really not a question of trying to save that money; it is a question of attempting to make sure that a good system results from it.

About verification, if you will, I think that becomes a CTC function, and possibly there needs to be a feedback of some description, say to the producers, that indeed the intent of the bill was being carried out. But I think that would adequately protect the interests of the producers in that respect.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, if I could just impose, we talk about the benefit of \$651 million being the Crow benefit,

[Traduction]

**M. Edsforth:** Il s'agit plutôt d'une retenue de garantie que d'une déduction. Je pense qu'on peut considérer le montant réservé à l'entretien comme une retenue. C'est une retenue de garantie qui sera versée après la bonne exécution des travaux nécessaires.

**M. McKnight:** J'aimerais tout de même trouver la référence, parce qu'il me semble que cette disposition du projet de loi diminue les 651 millions de dollars de la subvention du Nid-de-Corbeau.

**M. Edsforth:** Pardon?

**M. McKnight:** Les 651 millions de dollars de la subvention du Nid-de-Corbeau seront réduits. La subvention sera réduite du fait de l'ajustement du CN réparti parmi tous les producteurs; elle sera encore réduite par un fonds d'entretien normalisé qui doit être établi pour l'année antérieure.

**M. Edsforth:** Je ne crois pas que je considérerais cela comme une erreur, parce qu'en fait, au départ, l'obligation de l'entretien normalisé fait partie intégrante de l'établissement du niveau des prestations. Aussi nous ne supprimons vraiment rien qui n'était déjà là au départ. En réalité, il s'agit simplement d'une retenue plutôt que d'une libre distribution de l'argent.

**M. McKnight:** Si les versements étaient faits aux producteurs, comment sauriez-vous quelle fraction des \$651 millions serait attribuée aux producteurs?

**M. Edsforth:** Dans une année en particulier?

**M. McKnight:** Durant l'année où \$651 millions devient le montant pertinent, soit 1985-1986.

**M. Edsforth:** Ce que vous nous demandez, c'est comment les producteurs sauraient qu'ils en ont pour leur argent?

**M. McKnight:** Quelle fraction des \$651 . . .

**Le président:** Quels paiements supplémentaires seraient faits aux producteurs plutôt qu'aux chemins de fer.

**M. McKnight:** Quelle fraction des \$651 millions serait versée aux producteurs?

**M. Edsforth:** Je ne crois pas bien saisir quel sens cela aurait en principe. Si je comprends bien cette disposition, elle aurait pour but principal d'assurer que le réseau de chemins de fer est entretenu à un niveau satisfaisant. Je pense que les producteurs veulent que cet argent soit dépensé pour fournir un bon réseau. Ce n'est vraiment pas une question d'essayer d'économiser cet argent, mais plutôt de veiller à ce qu'il soit utilisé pour obtenir un bon réseau.

Pour ce qui est de la vérification, si vous le permettez, je pense que cela devient une fonction de la CTC et peut-être faudrait-il fournir une rétroaction de quelque sorte, mettons aux producteurs, selon laquelle, en effet, l'intention du projet de loi est respectée. Mais je pense que cela protégerait convenablement les intérêts des producteurs à cet égard.

**M. McKnight:** Monsieur le président, si je peux me permettre, nous parlons de la subvention de \$651 millions qui est celle



[Text]

which some people ascribe to the producers, but really it would not be \$651 million, because we have the normalized maintenance that is taken off that and held back, which would not normally be paid to producers.

**Mr. Edsforth:** Oh, yes. I would say in the long term it would not be paid to producers, but in the long term it would all be paid out to the railways in return for a satisfactorily maintained grain-line system. I believe the whole intent will be there.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Mayer, 10 minutes.

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman. These are certainly interesting witnesses we have here.

Perhaps one of the first things I would like to do is to question the pools. Mr. Wright made reference to it briefly, but I am wondering why the pools agreed as part of the shippers in the Gilson process to the costs, which were substantially higher than those of the people they commissioned—the ones we have in front of us—to do the study. It seems to me there is \$80 million or \$90 million there on the table, which is a tremendous amount of money, and I am wondering why the shippers, the pools being part of them, agreed to those kinds of compensation levels to the railways when clearly we have people in front of us here, very competent, who are questioning the magnitude of those figures.

Can you give us a brief explanation—one of the two gentlemen there?

**Mr. Wright:** Mr. Chairman, Mr. Mayer, as you know, the pools were part of the Gilson process, but at the same time the pools did not necessarily agree with the report that Dr. Gilson developed. Certainly we had our views on costing. Some of our views were accepted by Dr. Gilson; some were not. But to suggest that we supported that document in its entirety would not be correct.

**Mr. Mayer:** So in fact you would not agree with the figures in Gilson that came up with the \$514 million contribution to variable costs?

**Mr. J. Wright:** I am not going to get into the specifics, but in principle we did not agree with everything that Dr. Gilson wrote in his report; and that included the level of compensation.

**Mr. Mayer:** But surely you people were part of the committee. I guess the concern that I have is that it seems to me we are establishing here, or this bill will be establishing, a base from which to proceed, and if that base is rich to the railroads and therefore overly expensive to the producers, we all have a responsibility—I mean those of us elected by producers, the pools who represent producers—to see that those costs are proper as a base, because if we do not and we go to an inflation

[Translation]

prévue dans la Loi du Nid-de-Corbeau et qui, selon certaines gens, sera versée aux producteurs, mais en réalité la subvention ne s'élèverait pas à \$651 millions, parce que les frais d'entretien normalisés en seraient déduits et retenus, ce qui ne serait normalement pas versé aux producteurs.

**M. Edsforth:** Oh oui. Je dirais qu'à long terme ce montant ne serait pas versé aux producteurs, mais à long terme il irait entièrement aux chemins de fer en contre-partie d'un réseau de transport des céréales entretenu de manière satisfaisante. Je crois que c'est en quoi réside essentiellement le but du projet de loi.

**Le président:** Merci, M. McKnight.

M. Mayer, vous avez 10 minutes.

**M. Mayer:** Merci beaucoup, monsieur le président. Ce sont des témoins très intéressants que nous avons là.

Peut-être que l'une des premières choses que j'aimerais faire serait de poser des questions aux représentants des pools. M. Wright y a fait brièvement allusion, mais je me demande pourquoi les pools, en tant qu'expéditeurs, lorsqu'ils ont témoigné devant la commission Gilson, pourquoi ils ont accepté les coûts qui étaient sensiblement plus élevés que ceux préconisés par les gens à qui ils avaient demandé d'effectuer l'étude—ceux-là mêmes qui sont devant nous. Il me semble qu'il y a \$80 millions ou \$90 millions disponibles, ce qui est une somme considérable, et je me demande pourquoi les expéditeurs, les pools en étant, ont accepté que ces niveaux de compensation soient versés aux compagnies de chemins de fer lorsque, de toute évidence, nous avons devant nous des gens, très compétents, qui contestent l'ampleur de ces chiffres.

Pourriez-vous nous donner une brève explication—l'un de vous deux, messieurs, là-bas?

**M. Wright:** Monsieur le président, M. Mayer, comme vous le savez, les représentants des pools ont témoigné devant la commission Gilson, mais cela ne veut dire pour autant qu'ils étaient nécessairement d'accord avec le rapport rédigé par le Dr. Gilson. Bien sûr, nous avions certaines opinions sur l'établissement des coûts. Certaines ont été acceptées par le Dr. Gilson et d'autres pas. Mais de laisser entendre que nous avons appuyé ce document dans sa totalité, ce n'est pas tout à fait exact.

**M. Mayer:** Ainsi, de fait, vous n'êtes pas d'accord avec les chiffres avancés par la commission Gilson, soit une subvention de \$514 millions au titre de divers frais?

**M. J. Wright:** Je n'entrerai pas dans les détails, mais en principe nous n'étions pas d'accord avec tout ce que le Dr. Gilson a écrit dans son rapport, et notamment en ce qui concerne le niveau de compensation.

**M. Mayer:** Mais vous avez certainement fait partie du comité. En fait, ce qui me préoccupe, c'est qu'il me semble que nous établissons ici, ou il sera établi dans ce projet de loi une base à partir de laquelle procéder, et si cette base est favorable aux compagnies de chemins de fer et que par conséquent elle est trop coûteuse pour le producteur, nous avons tous la responsabilité—je veux dire ceux qui parmi nous ont été élus par les producteurs, les pools qui représentent les produc-

## [Texte]

factor which in this case is probably 20% high, according to the witnesses you have beside you, that is a tremendous responsibility that we are, I guess, abdicating on behalf of the producers.

• 1525

I just think that is a tremendous amount of money, and I have to plead guilty as charged, in my own behalf, that I have not been aware of these figures, or more cognizant of them before. It almost means the government has been negligent in its duties, representing the producers, because if these figures are anywhere close, it means the railways are being overly compensated. I just wonder why the explanation. It seems to me that is a tremendous amount of money to leave on the table, and then to say we were a part of the process, we do not necessarily accept it, but because it is there we are going to go along with it and not make a lot of noise about it . . .

**Mr. J. Wright:** Further to that, Mr. Chairman and Mr. Mayer, the pools participated beyond Gilson, through the rates task force and through the legislative task force, and we took every opportunity we could to try to influence the level of compensation within this bill. I guess if we go back to the beginning, we thought that was one of the main objectives of the whole process: to determine the compensation to the railroads and the amount that producers would pay. Unfortunately, after coming off a tour of the west, you will find that some other issues took over as front and centre at some times, and, unfortunately, the compensation thing may have slid away from some people's primary focus.

Maybe Mr. Cooksley and Mr. Edsforth would care to elaborate.

**Mr. Edsforth:** I guess I would just add as a general comment that to my knowledge the position of the pools has really not changed from that which was in the yellow report, which I was a participant in preparing for them, except to the extent that a few new items have been added as a result of developments that took place since the time it was written.

**Mr. Mayer:** I guess one of the other things that disturbs me is that the railways seem to want guarantees up front before they do anything. I will talk about CP specifically. They like to talk about themselves as being free-enterprisers, or being in the private sector. Yet when it comes time for them to make an investment, they want pretty much iron-clad guarantees that there is going to be revenue there, in order to meet their commitments down the road, as a result of commitments or investments they make today.

I am wondering—and I do not know whether this is a question or a comment, whether somebody wants to elaborate

## [Traduction]

teurs—de veiller à ce que les coûts fixés constituent une base valable, parce que si nous ne le faisons pas et que les coûts augmentent en fonction de l'inflation, et en l'occurrence, elle est probablement de 20 p. 100, selon les témoins qui se trouvent à vos côtés, c'est une très grande responsabilité que nous assumons du fait que nous sommes en train, je pense, d'abdiquer au nom des producteurs.

Je crois qu'il s'agit d'un montant d'argent considérable et je dois personnellement plaider coupable de n'avoir pas été au courant de ces chiffres ou de ne pas en avoir pris connaissance plus tôt. Cela revient presque à dire que le gouvernement ne s'est pas acquitté de ses fonctions de représentant des producteurs parce que si ces données se rapprochent de quelque façon du montant réel, cela signifie que les sociétés de chemin de fer reçoivent trop d'argent. Je m'interroge néanmoins sur l'explication. Il me semble qu'il s'agit d'un montant beaucoup trop considérable pour qu'on le laisse en plan et dire ensuite que nous faisons partie du processus, nous ne l'acceptons pas nécessairement mais parce qu'il existe, nous allons nous en accommoder sans trop protester . . .

**M. J. Wright:** En outre, Monsieur le président et Monsieur Mayer, la participation des coopératives céréalières n'a pas été limitée au rapport Gilson; nous avons également participé au groupe de travail chargé d'examiner les taux et au groupe de travail responsable des questions législatives et, à chaque occasion qui s'est présentée, nous nous sommes efforcés de faire valoir notre point de vue concernant le niveau d'indemnisation prévu dans ce projet de loi. Si l'on remonte en arrière, je suppose, nous croyions qu'il s'agissait d'un des principaux objectifs du processus, soit de déterminer les modalités d'indemnisation des sociétés ferroviaires et le montant que les producteurs auraient à payer. Malheureusement, la question de l'indemnisation n'est peut-être plus la préoccupation primordiale de certaines personnes.

M. Cooksley et M. Edsforth aimeraient peut-être ajouter quelque chose à ce sujet.

**M. Edsforth:** J'ajouterais simplement, en guise de remarque générale, qu'à ma connaissance, la position des coopératives n'a pas vraiment changé par rapport à celle qui a été exprimée dans le rapport jaune, à la rédaction duquel j'ai participé, à l'exception de quelques précisions nouvelles qui ont été apportées en conséquence de faits nouveaux qui ont surgi depuis que le rapport a été préparé pour elles.

**M. Mayer:** Je suppose qu'une des choses qui me préoccupe est le fait que les sociétés ferroviaires semblent vouloir des garanties préalables avant de faire quoi que ce soit. Prenons l'exemple du CP. Cette société aime se qualifier de partisane de la libre entreprise ou mettre en relief sa participation au secteur privé. Or, lorsque le moment est venu d'investir, elle veut en quelque sorte des garanties solides de revenus futurs pour pouvoir respecter ses engagements futurs, en conséquence des engagements qu'elle prend ou des fonds qu'elle investit aujourd'hui.

Je me demande, et je ne sais trop s'il s'agit d'une question ou d'une remarque, si quelqu'un aimerait ajouter quelque chose à



*[Text]*

on it—if you see a role, in terms of risk-taking, that the railway should assume, as far as some of the costs—in other words, why should the producers, the shippers, whether it is coal or potash or whatever, be obligated to put money up front, in the form of guaranteed rates for railways, for investments that are going hopefully to be there for 20, 25 or 50 years? I do not know how long the tunnels are going to be there, but where does that risk-taking factor fit into the return on investment, as far as the railways are concerned, in this case?

**Mr. Edsforth:** I guess my approach to that question is to conclude that there is not a significant risk to the railways in respect of grain transportation, under the concept of this bill, and that the way to address that point is through reduction in the cost-of-capital rate to an appropriate level, to reflect that point.

**Mr. Mayer:** What is the appropriate level, then—cost of capital?

**Mr. Edsforth:** I believe, as I said before, that 18.5%, in respect of 1981-1982, would be appropriate for CP.

**Mr. Mayer:** And if you further distil that, or boil it down, or whatever you want to term it, what would that mean in terms of return on investment?

**Mr. Edsforth:** As I say, I believe the after-tax return on investment should be approximately the same as a 12-month government security, possibly less one point for the beneficial aspects of grain; but something in that range would be an appropriate after-tax return on investment, for risks that are being taken.

**Mr. Mayer:** That is what I understood in your answer to Mr. ...

**The Chairman:** Could I have a supplementary, Mr. Mayer?

Then would you say, Mr. Edsforth, that figure should be significantly lower in 1982-1983 than 18.5%?

**Mr. Edsforth:** I believe so, sir, yes. Certainly the rates which the CTC has established were lower in 1983 than they were in 1981-1982.

**The Chairman:** Well, it is obvious the cost of capital is lower.

**Mr. Edsforth:** That is right. That is the benefit of the kind of process which we use, that, say, on an annual basis, changing money-market conditions can be taken into account in establishing that level.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** One of the things you have in the summary is a Position Paper on Railway Compensation for Transportation and Costs for Grain.

*[Translation]*

ce sujet, à savoir si quelqu'un estime que la société ferroviaire devrait assumer une part des risques ou des coûts; en d'autres termes, pourquoi les producteurs et les expéditeurs, qu'il s'agisse de charbon, de potasse ou de quoi que ce soit, seraient-ils obligés d'avancer des fonds, sous forme de taux garantis aux sociétés ferroviaires, pour permettre des investissements qui dureront 20, 25 ou 50 ans? Je ne sais pas combien de temps les tunnels dureront, mais où est l'élément de risque assumé dans le rendement des investissements, du moins en ce qui concerne les sociétés ferroviaires?

**M. Edsforth:** Mon point de vue à ce sujet est que les sociétés ferroviaires n'ont pas de risque important à assumer pour le transport du grain, selon les dispositions du projet de loi, et, à mon avis, la façon d'aborder cette question est de réduire le coût du capital à un niveau acceptable pour tenir compte de cet aspect.

**M. Mayer:** Quel serait donc le niveau acceptable en termes de coût du capital?

**M. Edsforth:** Je crois, comme je l'ai déjà dit, qu'un taux de 18,5 p. 100 serait acceptable pour le CP pour l'année 1981-1982.

**M. Mayer:** Et si vous précisez davantage ou si vous ramenez cela à sa plus simple expression, quelle que soit l'expression que vous vouliez utiliser, qu'est-ce que cela signifierait en termes de rendement de l'investissement?

**M. Edsforth:** Comme je vous le disais, je crois que le rendement après impôt de l'investissement devrait être environ le même que les obligations de 12 mois de l'État, avec peut-être un point en moins pour tenir compte des avantages du transport du grain; un taux de cet ordre constituerait un taux de rendement après impôt convenable compte tenu des risques assumés.

**M. Mayer:** C'est ce que j'avais cru comprendre par votre réponse, Monsieur ...

**Le président:** Puis-je poser une autre question, Monsieur Mayer?

Vous dites donc, Monsieur Edsforth, que le taux devrait être nettement inférieur à 18,5 p. 100 en 1982-1983?

**M. Edsforth:** Je crois que oui. Il n'y a aucun doute que les taux établis par la C.C.T. étaient plus faibles en 1983 qu'en 1981-1982.

**Le président:** Il est évident que le coût du capital est moins élevé.

**M. Edsforth:** C'est juste. Voilà l'avantage du processus que nous utilisons, à savoir que chaque année, les fluctuations des marchés financiers peuvent être prises en compte dans l'établissement du taux.

**Le président:** Merci.

Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Le résumé que vous présentez contient, entre autres choses, un document faisant état d'une prise de position au sujet de l'indemnisation des sociétés ferroviaires pour le transport des grains visés par la loi.

[Texte]

• 1530

You say the techniques for estimating rail costs are very complex and not widely understood in Canada. That is an obvious statement; and I think it is probably an obvious understatement.

Surely that does not need to be the case. What can we do to make the establishment of costs less complex and therefore more easily understood by everybody? We could get rid of all the people who do the calculations for CTC. We might even do you out of a job, if we could make the thing a little more easily understood so that people knew what the Sam Hill was going on.

**The Chairman:** Do you want to jeopardize your future by answering that, Mr. Edsforth?

**Mr. Edsforth:** I was going to say you have given me an interesting motivation to answer the question.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Or not to answer.

**Mr. Edsforth:** I certainly agree that the system is complex. I am sure there are unnecessary and nonproductive complexities built into the system. As a recent instance, one that did not get into the system, I was recently a participant on a committee under the CTC looking at a change in some procedures which would have added complexity to the system, and we did a very thorough analysis of it and rejected it on the grounds that it would have unnecessarily added complexity, without commensurate benefit. So efforts are being made to avoid unnecessary complexity getting into the system, and I certainly support them.

I think really you are left with probably an inherently complex issue simply because you have a common facility and in many cases common equipment handling such a diversity of traffic types in terms of physical characteristics, loading characteristics, protection from the environment, hazardous aspects. It is really a wild bag of stuff that the railways do, and it takes a complex system to come to grips with the costs at the level of precision that people would like to see. I think the debate we are having here exemplifies the problems we have that are related to precision.

What can we do? I think what we must do is continue the efforts we currently have under way, mainly under the auspices of the commission, to upgrade the costing system, and in that process to continue, as we have in this recent example, to attempt to simplify the system and rid it of unnecessary complexities which do not contribute to the overall function. I believe that is probably the most productive approach we could take.

**Mr. Mayer:** Surely that is one of the dilemmas we face, in an industry which is really an administered industry rather than one that is a competitive one. The railways have captive shippers and basically are in a monopoly position, and to safeguard we go to a regulated system of prices in terms of what the railways are allowed to charge. We do that through the CTC; we do that through people like yourself and Snively

[Traduction]

Vous dites que les techniques d'estimation des coûts des sociétés ferroviaires sont très complexes et largement méconnues au Canada. C'est là une affirmation évidente; et je pense que c'est probablement une affirmation en-dessous de la vérité.

Il n'est sûrement pas nécessaire qu'il en soit ainsi. Que pouvons-nous faire pour rendre l'établissement des coûts moins complexe et donc plus facile à comprendre de tous? Nous pourrions nous débarrasser de tous ceux qui font les calculs pour la CCT. Nous pourrions même rendre votre travail inutile si nous pouvions rendre la chose un peu plus facile à comprendre, afin que les gens sachent de quoi diable il retourne.

**Le président:** Désirez-vous mettre votre avenir en jeu en répondant à cette question, monsieur Edsforth?

**M. Edsforth:** J'allais dire que vous m'avez donné des motifs intéressants de répondre à la question.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ou de ne pas répondre.

**M. Edsforth:** Je dois admettre que le système est complexe. Je suis sûr que certains de ses éléments sont d'une complexité inutile et improductive. Je me souviens d'un cas récent où on a évité d'accroître la complexité du système. Je participais à un comité qui, sous les auspices de la CCT, examinait une modification de certaines procédures qui aurait rendu le système encore plus complexe; nous en avons fait une analyse très rigoureuse et l'avons rejetée parce qu'elle aurait accru inutilement la complexité sans donner des avantages proportionnels. Des efforts sont donc déployés en vue d'éviter que le système ne devienne inutilement complexe, et je les appuie entièrement.

Je crois en réalité qu'on ne peut éviter la complexité inhérente à ce système parce que des installations communes et dans bien des cas des équipements communs desservent toutes sortes de genres de trafic du point de vue des caractéristiques matérielles, des caractéristiques de chargement, de la protection de l'environnement, du danger que présente le transport. Les compagnies de chemin de fer ont vraiment un éventail d'activités très large, de sorte qu'il faut un système complexe pour calculer les coûts au niveau de précision que les gens souhaitent. À mon avis, le débat que nous tenons ici illustre bien les problèmes que nous avons sur le plan de la précision.

Que faire? Je pense que nous devons poursuivre les efforts déjà entrepris, principalement sous les auspices de la commission, pour améliorer le système d'établissement des coûts, et dans ce processus, comme nous l'avons fait dans ce cas récent, tenter de simplifier le système et de le débarrasser de ses aspects inutilement complexes qui ne contribuent pas à la fonction globale. Je crois que c'est l'attitude la plus productive que nous puissions prendre.

**M. Mayer:** C'est sûrement là un des dilemmes auxquels nous devons faire face, dans une industrie qui, en réalité, est un secteur administré plutôt que concurrentiel. Les compagnies de chemin de fer ont une clientèle captive d'expéditeurs et se trouvent essentiellement dans une situation de monopole; pour assurer les garanties nécessaires, nous avons établi un système de réglementation en vertu duquel on fixe les prix que ces



[Text]

then sitting back and looking at what the CTC does and trying to decide what is fair. It really amounts to different groups of people or different corporations sitting around trying to hire bookkeepers who can crack the other bookkeeper's system of keeping books.

In many ways I think that is not a bad assessment of what goes on; and that is the concern. Let me just read you the definition we are given as a cost of capital. I do not know what the Sam Hill it means, when we get all through. It is a fairly lengthy paragraph, Mr. Chairman, but I think it is worth reading. It says:

The cost of capital is a cost which the owner must meet . . .

—I do not know why the owner must meet it if he is in the business of taking risk . . .

—each year to provide a return on investment for the assets and working capital which are tied up in the business. The CTC calculates the cost of capital rate which is applied to capital assets used in both line-related and volume-related activities. The allowance provides a return on investment which is a composite reflecting such factors as the prevailing interest rates, the relative riskiness of the business, and the expected reduction in values over time due to inflation. The allowance is based on a projection of profitable results but does not guarantee the railways a profit.

If that is a definition of the cost of capital . . .

**The Chairman:** What is your source?

**Mr. Mayer:** The source is the Department of Transport circular which was handed around today as a result of some questions that were posed to the railways on the 27th in this room—it is a CN document; excuse me.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** On what page?

**Mr. Mayer:** The third page.

If the farmers, on the other side, could guarantee their cost of capital, whatever that means—I do not know what that means . . . on their operation, I think they would be in great shape. Never mind if we could understand it. That is my point, that surely there has to be a way of simplifying this process so we could get rid of all the people who are in this room today, basically doing non-productive jobs, in fact getting in the way in many cases of people who want to be productive.

• 1535

**The Chairman:** Are you including us?

**Mr. Mayer:** I am including all of us, because if we could get away from an industry that is as regulated as this is and go back to more of a market industry—and I realize we cannot do that, because the railways are in a monopoly position—what I am suggesting is we have to get back to something people can

[Translation]

compagnies peuvent demander. Cela se fait par l'intermédiaire de la CCT; cela se fait par l'intermédiaire de gens comme vous et Snavelly qui s'assoient ensuite, examinent les conclusions de la CCT et tentent de décider ce qui est équitable. En fait, c'est comme si on était en présence de différents groupes de personnes ou de différentes compagnies s'efforçant d'embaucher des comptables qui peuvent déchiffrer les livres des autres comptables.

Je crois qu'à plusieurs égards, cette évaluation correspond bien à la réalité; et c'est cela qui m'inquiète. Permettez-moi simplement de vous lire la définition qu'on nous donne de coût du capital. Je ne sais pas à quoi diable ça correspond, une fois que j'ai tout lu. C'est un paragraphe assez long, monsieur le président, mais je pense qu'il vaut la peine de le lire. Je cite:

Le coût du capital est le coût que le propriétaire doit assumer . . .

—Je ne sais pas pourquoi le propriétaire doit l'assumer s'il est dans un domaine qui exige de prendre des risques . . .

. . . chaque année afin d'assurer un rendement de l'investissement pour l'actif et le fonds de roulement qui sont immobilisés dans l'entreprise. La CCT calcule le taux du coût du capital qui est appliqué aux immobilisations utilisées tant pour les activités organiques que pour les activités liées aux volumes. Le rendement autorisé est un amalgame qui tient compte de facteurs comme les taux d'intérêt existants et la baisse progressive prévue des valeurs en raison de l'inflation. Le taux autorisé est fondé sur une projection de la rentabilité mais ne garantit pas un bénéfice aux compagnies de chemin de fer.

Est-ce là une définition de coût du capital . . .

**Le président:** Quelle est votre source?

**M. Mayer:** La source est une circulaire du ministère des Transports qui nous a été remise aujourd'hui par suite de certaines questions qui avaient été posées aux sociétés ferroviaires le 27 dans cette pièce—c'est un document du CN, excusez-moi.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** À quelle page?

**M. Mayer:** La troisième page.

Si les agriculteurs, de leur côté, pouvaient garantir leur coût du capital, peu importe le sens du terme—je ne sais pas ce que cela veut dire—pour leur exploitation, je crois que leur situation serait excellente. Peu importe si nous comprenons. Mon idée est qu'il existe sûrement une façon de simplifier cette procédure qui nous permettrait de renvoyer tous les gens qui sont dans cette pièce aujourd'hui, qui occupent fondamentalement des fonctions essentiellement improductives et gênent, en fait, dans bien des cas ceux qui veulent être productifs.

**Le président:** Nous incluez-vous?

**M. Mayer:** Je nous inclus tous, parce que si nous pouvions nous débarrasser d'une industrie aussi réglementée que celle-là et revenir à une industrie concurrentielle—et je réalise que cela est impossible parce que les compagnies ferroviaires sont en situation de monopole—je suggère que nous devrions

[Texte]

understand so they know what in fact they are getting when they are forced to pay a regulated price. I think that is something everybody should have a handle on—this committee, people like yourselves, people like Snavelly, people like the CTC—so we can get away from this. And what is wrong, and this is getting to be a diatribe I am going at here, Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Mayer:**—so what is wrong with simply having variable costs and fixed costs and having that as total costs and then deciding at the end of the year? We have very sophisticated computers. We can do things on a prorated basis or a percentage basis or a regression-analysis basis, as a witness made the point when he was in front of the committee two or three weeks ago. Surely, with all the things we have, we can do things very quickly and do them very simply; much more simply.

**Mr. Edsforth:** Certainly I do not think I could have any disagreement with the objectives of what you are suggesting, sir. Most of these complexities we are talking about fall under the general heading of cost of capital. They have been around for a long time, some of the complexities. They are in the process of being comprehensively reviewed right now in an attempt to improve them overall. A number of us who are involved in that are present in this room today, and I think we all share your motivation to try to get the thing down to a level, first, that we can all live with and, secondly, that is more meaningful on a general basis.

**Mr. Mayer:** Are we making any progress?

**Mr. Edsforth:** Oh, yes. I would say progress has maybe been a bit slower than it might have been because this process has come along in the middle of it and has occupied a lot of the people's attention.

**Mr. Mayer:** Is this bill a step forward or a step backwards?

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mayer.

Before I go to Mr. Reid, Mr. Edsforth, could you define "relative riskiness"?

**Mr. Edsforth:** "Relative riskiness"; in what context, sir?

**The Chairman:** That was part of the definition Mr. Mayer just read to you.

**Mr. Edsforth:** I can define, I believe, "riskiness". With "relative" it would have to be relative to what, but "riskiness" to me represents the degree of likelihood that an anticipated return will not be achieved.

**The Chairman:** Which is more risky, to haul wheat or to haul coal?

**Mr. Edsforth:** Under Bill C-155?

[Traduction]

revenir à une situation que les gens peuvent comprendre de sorte qu'ils pourraient savoir ce qu'ils reçoivent en réalité quand ils sont forcés de payer un prix réglementé. Je pense que dans une telle situation tout le monde aurait un mot à dire—à propos de ce comité, de gens comme vous, comme Snavelly, comme ceux de la CCT—de sorte que nous pourrions nous débarrasser de la présente situation. Et ce qui est mauvais, et je crois que je vais me lancer dans une diatribe, M. le président . . .

**Le président:** Oui.

**M. Mayer:**—donc, qu'y a-t-il de mauvais à avoir tout simplement des coûts variables et des coûts fixes et à les additionner pour avoir les coûts totaux et ensuite à décider à la fin de l'année? Nous disposons d'ordinateurs très sophistiqués. Nous pouvons faire les choses sur une base fixée au prorata ou sur une base proportionnelle ou sur la base d'une analyse de régression, comme l'a souligné un témoin devant le comité, il y a deux ou trois semaines. Il est certain qu'avec tous les moyens à notre disposition, nous pouvons faire les choses très rapidement et très simplement; beaucoup plus simplement.

**M. Edsforth:** Je ne pense certainement pas devoir être en désaccord avec l'un ou l'autre objectif que vous proposez monsieur. La plupart des technicalités dont nous parlons tombent dans la catégorie générale du coût du capital. Certaines de ces difficultés existent depuis longtemps. Nous en faisons une étude complète actuellement, afin d'améliorer les choses dans l'ensemble. Plusieurs d'entre nous qui participons à cette révision sommes dans cette pièce aujourd'hui, et je pense que nous partageons tous votre désir de tenter de ramener la situation à un niveau, premièrement, qui est plus acceptable et, deuxièmement, qui a plus de sens de façon générale.

**M. Mayer:** Avons-nous progressé?

**M. Edsforth:** Oh, oui. Je dirais que nous progressons un peu plus lentement que prévu parce que ce nouveau développement est survenu et qu'il a beaucoup retenu l'attention des gens.

**M. Mayer:** Est-ce que ce projet de loi a fait un pas en avant ou un pas en arrière?

**Le président:** Merci M. Mayer.

Avant de donner la parole à M. Reid, pourriez-vous définir, M. Edsforth, ce qu'est le "risque relatif"?

**M. Edsforth:** Le «risque relatif»; dans quel contexte, monsieur le président?

**Le président:** Cela faisait partie de la définition que M. Mayer vient justement de vous lire.

**M. Edsforth:** Je peux définir, je pense, le «risque». Quant à «relatif», cela devra être relatif à quelque chose, mais le 'risque' représente pour moi le degré de probabilité qu'un rendement anticipé ne soit pas obtenu.

**Le président:** Qu'est-ce qui est le plus risqué, transporter du blé ou transporter du charbon?

**M. Edsforth:** Dans le contexte du projet de loi C-155?



[Text]

**The Chairman:** No. Coal is not included in Bill C-155, as I understand it. But which is more risky for the railroads?

**Mr. Edsforth:** If . . .

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Hauling grain. If you are not getting your costs, it is obviously more risky to haul grain.

**The Chairman:** I asked Mr. Edsforth.

**Mr. Edsforth:** I take that question in the context of which is more risky if wheat is moving under Bill C-155 . . .

**The Chairman:** All right.

**Mr. Edsforth:** —in which case I believe hauling coal is significantly more risky.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I was fascinated by the discussion between you and Mr. Mayer, Mr. Edsforth. Would it be fair to say that with the Snively study, your study and the Banks study, where we have three different variations on the bottom line that extend by about \$100 million to \$80 million, the question of railway cost accounting is more an exercise in judgment and art than it is a cold scientific analysis?

**Mr. Edsforth:** I believe it is a combination of both, sir. There is a considerable amount of very precise estimation that can go on in certain areas which are clear-cut. In other areas, mainly those in the area of cost of capital, which we have been talking about, significant judgment is required.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** So in other words, the differences basically between Snively, yourself and Banks tend to be in this area of judgmental call rather than in what the accounting profession would define as the precise details, which you can analyse?

**Mr. Edsforth:** It is certainly not accounting data that is causing the difficulties. It is not just judgment calls, either. I think it is the question of basic rationale and assumptions from which you proceed.

• 1540

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** In other words, depending on what assumption the three of you have come up with, we will get to three different bottom lines that may or may not have any kind of relationship to each other.

**Mr. Edsforth:** I think you could say they would have a relationship to each other, reflecting the different nature of the assumptions you proceed from, but you would not get the same answer.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** How can I tell which is the truth? What I have on my platter are three different versions: I have version A in Bill C-155, which is not

[Translation]

**Le président:** Non. Si j'ai bien compris, on ne parle pas de charbon dans le projet de loi C-155. Mais qu'est-ce qui est le plus risqué pour les compagnies ferroviaires?

**M. Edsforth:** Si . . .

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Le transport du grain. Si vous ne faites pas vos frais, il est évidemment plus risqué de transporter du grain.

**Le président:** J'ai posé la question à M. Edsforth.

**M. Edsforth:** Je vais répondre en considérant que le transport du blé se fait sous le régime du projet de loi C-155 . . .

**Le président:** D'accord.

**M. Edsforth:** Dans ce cas, je pense que transporter du charbon est sensiblement plus risqué.

**Le président:** Merci.

M. Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** J'ai été fasciné par votre discussion avec M. Mayer, M. Edsforth. Si nous considérons l'étude Snively, la vôtre et l'étude Banks qui aboutissent à trois calculs du bénéfices net variant entre 100 et 80 millions, serait-il juste de dire que la question de la détermination du prix de revient des compagnies ferroviaires est plus un exercice de jugement et d'art qu'une froide analyse scientifique?

**M. Edsforth:** Je pense, monsieur, que c'est une combinaison des deux. Beaucoup d'estimations très précises peuvent être faites pour certains postes bien délimités de la comptabilité. Pour d'autres, particulièrement pour ceux qui touchent au coût du capital, dont nous avons parlé, une bonne part de jugement est requise.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Donc, en d'autres mots, la différence fondamentale entre l'étude de Snively, la vôtre et celle de Banks tend à résider dans cette zone de jugement plutôt que dans ce que les comptables définiraient comme des éléments précis, que nous pouvons analyser?

**M. Edsforth:** Ce ne sont sûrement pas les chiffres comptables qui causent des difficultés; ce n'est pas non plus l'interprétation qu'on en fait. Je crois que c'est plutôt la question des principes de base ou des hypothèses sur lesquels vous vous fondez.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** En d'autres mots, selon l'hypothèse sur laquelle chacun de vous trois s'est fondé, nous obtiendrons trois réponses différentes qui pourraient n'avoir aucun rapport entre elles.

**M. Edsforth:** Je dirais qu'elles auraient un certain rapport entre elles, selon le type d'hypothèses sur lesquelles elles étaient fondées, mais vous n'obtiendrez pas la même réponse.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Comment puis-je savoir quelle est la bonne? Ce que j'ai devant moi ce sont trois versions différentes: j'ai la version A du projet de loi C-155,

## [Texte]

Snavelly—it is Snavelly after the government took a cut, the CTC took a cut and Gilson took a cut; so it is Snavelly as amended—I have your version and I have the bank's version, and sometimes it is very difficult to understand that you are talking about the same railroad system.

**Mr. Edsforth:** I think what you have to do to make that judgment on your own behalf is what you are doing here, which is to probe the underlying assumptions to understand which ones produce which results, and in essence which one you believe in.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** In terms of trying to understand where we are, it is then far better for us to examine the assumptions, the place from which all of you started, and then make our conclusions if we agree with those assumptions or do not agree with those assumptions.

**Mr. Edsforth:** I think your assessment of the assumptions would have to be central to your acceptance or rejection of any particular final result.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The other area I would like to explore with you is that of one of the problems we have run into continually, which is the question of the rates charged by shippers in the market and shippers who are not in the market. Grain is obviously shippers who are not in the market, and we are in the process of setting some kind of an administrative rate. Is there a problem in trying to set an administered rate for a product that is protected, like grain, as opposed to a product that is not protected, like coal, iron ore, potash or what-have-you, where to some extent the market sets the rates the railways can charge, as opposed to administrative rates? In other words, we are scurrying the system by having a set of administrative rates that we can argue or not argue bear some relationships to the total costs of the system.

**Mr. Edsforth:** There is certainly a difference because, of course, in assessing revenue for grain the consideration primarily has been one of cost and contribution. Most other rates that you see set, say in a free marketplace, do not have such a relationship, or at least not a percentage relationship. Of course, there is the floor provided by both by the act and by the railways in their own judgment, that they do not want to set a rate below the variable cost. But the level above that depends on a whole host of things, such as the market condition, discrimination consideration—you are probably familiar with them all. So you get a very different situation and you are placing a lot of responsibility on the people who have to do that job. There is no question about that.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The railways do that in one sector of their activities, and the politician comes along and says that their judgment of the market is wrong, we will give you a judgment. Then we determine what those rates can

## [Traduction]

qui n'est pas à proprement parler celle de Snavelly—c'est-à-dire qui est celle de Snavelly après que le gouvernement en ait retranché une partie, que la Commission canadienne des transports en ait retranché une partie et que le rapport Gilson en ait retranché une partie; c'est donc celle de Snavelly modifiée—j'ai votre version et j'ai la version de la banque et parfois j'ai peine à comprendre que vous parlez du même réseau de chemins de fer.

**Mr. Edsforth:** Je crois que pour porter un jugement dans ce cas, il faut faire exactement ce que vous faites, c'est-à-dire examiner les hypothèses de départ pour comprendre laquelle donne une telle réponse, essentiellement celle à laquelle vous croyez.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Si l'on veut comprendre où nous en sommes, il est donc de beaucoup préférable d'examiner les hypothèses, d'établir ce sur quoi vous vous êtes fondé, ensuite de décider pour nous-mêmes si nous sommes d'accord ou non avec ces hypothèses.

**Mr. Edsforth:** Je crois que votre acceptation ou votre refus de l'une ou l'autre des conclusions se fonderait essentiellement sur votre évaluation des hypothèses.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** L'autre question dont j'aimerais discuter avec vous porte sur un problème auquel nous devons constamment faire face, c'est-à-dire la question des tarifs exigés par les expéditeurs soumis aux lois du marché et de ceux qui sont exigés par les expéditeurs non soumis aux lois du marché. Il est évident que les expéditeurs de céréales ne sont pas soumis aux lois du marché, et nous sommes en voie d'établir une certaine forme de tarifs réglementés. Voyez-vous un problème à l'établissement de tarifs réglementés pour un produit qui est protégé, comme les céréales, par opposition à un produit non protégé comme le charbon, le minerai de fer, la potasse, etc., où jusqu'à un certain point c'est le marché qui fixe les prix que peuvent exiger les compagnies ferroviaires, par opposition aux prix réglementés? En d'autres termes, nous faussons le système en ayant un ensemble de tarifs administratifs qui correspondent plus ou moins (on peut en discuter ou pas) aux coûts de l'ensemble du système.

**Mr. Edsforth:** Il existe certainement une différence parce que, évidemment, pour évaluer les revenus en ce qui concerne les céréales, la principale considération sous-jacente en a été une de coût et de contribution. La plupart des autres tarifs fixés, disons par exemple dans un marché libre, n'ont pas un rapport en termes de pourcentage. Évidemment, un plancher est fixé par la loi et par les compagnies ferroviaires en fonction du fait qu'elles ne veulent pas fixer un tarif qui serait inférieur aux coûts variables. Mais à partir de ce plancher, le niveau dépend de multiples facteurs comme l'état du marché, les questions de discrimination—mais vous les connaissez probablement tous. Vous obtenez donc une situation très différente et vous confiez de lourdes responsabilités aux personnes qui doivent faire ce travail. Il n'y a aucun doute là-dessus.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** C'est ce que font les compagnies ferroviaires dans un secteur de leurs activités, et les politiciens s'amènent et leur disent: Vous avez mal évalué le marché, nous allons vous donner une évaluation. Après quoi,



[Text]

be, and we are not always right. In fact, we are probably less right as a collectivity in trying to judge market rates than is the market itself.

I want to ask you one more quick question. Mr. Benjamin raised an interesting question. He said that maybe one of the considerations should be that for moving grain the railways should get a percentage of the price that grain growers get, or a percentage of the cost that the grain growers have to put out. Could you not turn that around and say that perhaps the grain growers ought to pay the same equivalent to the costs of the railway? In other words, tie what they do to the costs of the railroads, as opposed to the idea he has there.

**Mr. Edsforth:** I am sorry, sir, I do not quite understand the proposition.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The proposition I am making is to reverse what Mr. Benjamin said, which was that maybe the railways should get from the producer a fixed cut of what the producer was charged, the inputs into the growing of the grain—or vice versa, what he could get in the market for the grain—and whether or not we should be looking at the same kind of technique to pay the railways as a fixed context of that.

**Mr. Edsforth:** That the railways would receive some percentage of . . .

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** That the cost to the grain grower be a percentage of the cost of the railway.

**Mr. Edsforth:** So the cost would be tied to the railway costs?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** That is right.

**Mr. Edsforth:** I think that is essentially what we have in the bill.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** It is a process of doing that.

**Mr. Edsforth:** I believe so, yes.

• 1545

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** And do you believe that the process of doing that with the contribution to those total costs by the taxpayer is a reasonable way of ensuring that the railways will be desirous of competing for grain as opposed to all other business—to go back to the original quotation that you used in your testimony?

**Mr. Edsforth:** I think if the compensation provided to the railways in total for the handling of the product is adequate, they will find the traffic desirable to handle. That is basic to my whole analysis.

[Translation]

nous décidons ce que ces prix doivent être et nous n'avons pas toujours raison. En fait, nous sommes probablement moins aptes, comme groupe, à évaluer le cours du marché que ne l'est le marché lui-même.

J'aimerais vous poser une autre petite question. M. Benjamin a soulevé un point intéressant. Il dit qu'il faudrait peut-être, entre autres considérations, songer à celle-ci: les sociétés ferroviaires devraient, pour le transport des céréales, obtenir un pourcentage du prix que les producteurs de céréales obtiennent, ou un pourcentage des frais des producteurs de céréales. Ne pourriez-vous pas renverser cette proposition et dire que peut-être les producteurs de grains devraient payer un pourcentage équivalent des coûts des compagnies ferroviaires? En d'autres termes, relier ce qu'ils gagnent aux coûts des compagnies ferroviaires, par opposition à l'idée qu'il avait soumise.

**M. Edsforth:** Je regrette, monsieur, je ne comprends pas très bien cette proposition.

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** Ce que je propose c'est de renverser la proposition de M. Benjamin, qui disait que les compagnies ferroviaires devraient obtenir des producteurs de céréales un pourcentage fixe du prix qu'ils obtiennent, de ce qu'ils ont consacré à la production des céréales—ou à l'inverse, ce qu'ils pourraient obtenir sur le marché pour les céréales—et je me demandais si nous ne pourrions pas songer à une méthode semblable pour payer les compagnies ferroviaires selon un pourcentage fixe équivalent.

**M. Edsforth:** Les compagnies ferroviaires devraient recevoir un pourcentage de . . .

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** Que les frais des producteurs de céréales représentent un pourcentage du coût des compagnies ferroviaires.

**M. Edsforth:** Leurs frais seraient donc reliés aux coûts des compagnies ferroviaires?

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** C'est cela.

**M. Edsforth:** Je crois que c'est en principe ce que nous avons dans le projet de loi.

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** C'est ce qui est effectivement en voie de se produire.

**M. Edsforth:** En effet, je crois que c'est cela.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Concernant la première citation que vous avez utilisée dans votre témoignage, croyez-vous que le fait d'utiliser de cette façon la contribution des contribuables à l'ensemble des coûts constitue une façon raisonnable de garantir que les sociétés ferroviaires seront prêtes à rivaliser entre elles pour obtenir le transport des céréales par rapport à tous les autres produits?

**M. Edsforth:** Selon moi, si l'on accorde une compensation adéquate à l'ensemble des sociétés ferroviaires pour la manutention du produit, elles jugeront souhaitable de transporter ce produit. Voilà l'essentiel de mon raisonnement.

[Texte]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** And our problem is to find just what that level of adequacy is that makes it attractive. Thank you.

**Mr. Edsforth:** That is correct, sir.

**The Chairman:** And if there is a relationship between Travacon, Snavelly, and Banks, obviously the railroads would rather be related to Snavelly.

**Mr. Edsforth:** I get those vibes, sir, yes.

**The Chairman:** Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Thank you very much, Mr. Chairman.

Mr. Edsforth, I will be very brief. I understand you want to leave shortly.

Mr. Banks, in the critique he wrote on the Snavelly report, said:

Determination of the cost of any particular railway service is not an exact science. It has often been said that it is as much an art as a science.

And Snavelly said that in many cases he had to make judgment calls. Is that a fair assessment of railway accounting?

**Mr. Edsforth:** That is correct, sir, yes . . . not of accounting so much, but it is a fair assessment of the process one has to go through to come up with an estimate of what any specific movement costs today or will cost in the future.

**Mr. Neil:** He went on to say as well that tomorrow's techniques may produce different results from today's; meanwhile there is necessarily some subjectivity in any cost-finding exercise.

Would that be a fair statement as well?

**Mr. Edsforth:** In general, although I would say I do not think you should have the impression that the methodology is erratic; that it jumps around or oscillates violently. It is a slow process of change.

**Mr. Neil:** But it is not an exact science. Otherwise, if it were an exact science, you and Banks and Snavelly would arrive at the same answer.

**Mr. Edsforth:** If we started from the same assumptions.

**Mr. Neil:** That is right, yes.

I wonder if you could tell me, Mr. Edsforth, what experience you as an individual or your firm have had over the years in this type of exercise, cost accounting for railways and so on, and appearances before committees and hearings.

**Mr. Edsforth:** Yes, sir. In terms of my occupational background, I spent the first 11 years of my career with Canadian Pacific in their department of research in Montreal, where I was Director of Industrial Engineering. I was quite involved in the MacPherson hearings, where we made our first

[Traduction]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Et notre problème consiste à déterminer le niveau approprié rendant cette manutention intéressante. Merci.

**M. Edsforth:** C'est exact, monsieur.

**Le président:** Et s'il existe un rapport entre Travacon, Snavelly et Banks, il est évident que les sociétés ferroviaires préféreront faire affaires avec Snavelly.

**M. Edsforth:** C'est bien mon impression, monsieur.

**Le président:** Monsieur Neil.

**M. Neil:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Je serai bref, monsieur Edsforth. Je crois savoir que vous êtes sur le point de partir.

Dans sa critique du rapport Snavelly, M. Banks a affirmé ce qui suit:

La détermination du coût de tout service ferroviaire ne relève pas d'une science exacte. On a souvent prétendu qu'il s'agit autant d'un art que d'une science.

Et, selon Snavelly, dans de nombreux cas, il devait faire appel au jugement des gens. Est-ce une façon raisonnable d'envisager les méthodes comptables des sociétés ferroviaires?

**M. Edsforth:** Oui, monsieur, c'est exact . . . pas tellement des méthodes comptables, mais c'est une façon raisonnable d'envisager les modalités à suivre pour arriver à une estimation de ce que coûte actuellement ou de ce que coûtera à l'avenir tout déplacement précis.

**M. Neil:** Il a poursuivi en disant également que les techniques de demain pourraient donner des résultats autres que ceux des techniques d'aujourd'hui; entre-temps, tout exercice de détermination des coûts comporte nécessairement un certain degré de subjectivité.

Est-ce également une affirmation juste?

**M. Edsforth:** De façon générale, oui, bien que, selon moi, on ne devrait pas estimer que la méthode utilisée est capricieuse, qu'elle sautille ou oscille violemment. Il s'agit d'un processus de changement qui se fait lentement.

**M. Neil:** Mais ce n'est pas une science exacte. Sinon, s'il s'agissait d'une science exacte, Banks, Snavelly et vous aboutiriez à la même solution.

**M. Edsforth:** En partant des mêmes hypothèses.

**M. Neil:** Vous avez raison.

Je me demande, monsieur Edsforth, si vous pourriez faire part de votre expérience personnelle ou de celle de votre entreprise, au cours des années, dans ce domaine, soit la comptabilité analytique des sociétés ferroviaires et ainsi de suite, ainsi que des représentations devant des comités et à des audiences.

**M. Edsforth:** Oui, monsieur. En ce qui concerne mes antécédents professionnels, au cours des 11 premières années de ma carrière, j'étais directeur du génie industriel du département des recherches du Canadien pacifique à Montréal. J'ai participé activement aux audiences du comité McPherson où nous avons calculé, pour la première fois, le



*[Text]*

estimates of the costs of handling grain, and also in various aspects of development of the costing system within CP.

Since 1970 I have been a management consultant specializing in transportation and have made a number of appearances in that capacity within Canada; to name a few, the panel hearing the evidence in respect of the revision of the uniform classification of accounts for the Canadian railways; the panel investigating handling of dangerous commodities and revised regulations therefor. I am currently involved in the review of cost of capital that I have referred to on several occasions. I have been involved in a branch-line abandonment proceeding and have been involved with a large number of shippers, including the wheat pools and many others, on revenue-cost relationships for their traffic.

**Mr. Neil:** Were you approached by the government to do this type of study; or if you had been approached to do a Snavelly type of study, would you have done it for them?

**Mr. Edsforth:** Had I been approached, say, by Transport?

**Mr. Neil:** Yes.

**Mr. Edsforth:** I think it would have required a discussion of what their objectives were and what assumptions they wanted to proceed from and whether or not I felt that I could adequately do the job, given where I am coming from.

**Mr. Neil:** In your preliminary remarks you talked about your \$202 million difference. I think perhaps you said there had been some changes . . .

**Mr. Edsforth:** Yes, sir.

**Mr. Neil:** —since. What is your figure now?

**Mr. Edsforth:** \$119 million, sir.

**Mr. Neil:** This committee in the course of its hearings had as a witness the canola crushers of western Canada. They asked us to do what was necessary to ensure that the minimum compensatory rate east of Thunder Bay be retained for canola meal and oil destined for eastern domestic markets and eastern ports. Would you share with us the views you might have on the validity of the crushers' request?

• 1550

**Mr. Edsforth:** Yes. I believe that is a valid request, sir. I have had some involvement with the crushers and in some of their problems. I feel that if the protection afforded by the MCRs were removed that would obviously throw open the door to whatever actions the railways might want to take with respect to a proportion of those movements east of Thunder Bay, and in effect would at least nullify any benefit that would be obtained by application of Crow parity to those movements west of Thunder Bay.

I understand the industry is in fairly fragile condition in the west right now, and certainly the kind of rate actions that might be taken by the railways might have very adverse

*[Translation]*

coût du transport des céréales et où nous nous sommes préoccupés de divers aspects de l'élaboration d'un système de détermination des coûts du CP.

Depuis 1970, je suis conseiller en gestion, spécialisé en transport et, à ce titre, j'ai été appelé à témoigner plusieurs fois au Canada; notamment, j'ai participé aux audiences concernant la révision de la classification uniforme des comptes pour les sociétés ferroviaires canadiennes, et à celles concernant le transport de produits dangereux et la révision des règlements afférents. Actuellement, j'étudie et j'analyse les coûts en capital auxquels j'ai fait allusion à plusieurs occasions. J'ai participé à un débat entourant l'abandon d'un embranchement et j'ai fait affaires avec un grand nombre d'expéditeurs, dont les coopératives de blé et de nombreux autres, concernant les rapports entre les revenus et les coûts de leurs entreprises.

**M. Neil:** Avez-vous été pressenti par le gouvernement pour ce genre d'étude; ou si on vous avait demandé d'entreprendre une étude du genre Snavelly, l'auriez-vous fait pour eux?

**M. Edsforth:** Si j'ai été pressenti, disons, par le ministère des Transports?

**M. Neil:** C'est bien cela.

**M. Edsforth:** Selon moi, il aurait fallu que j'étudie leurs objectifs, leurs hypothèses de base et ma capacité à bien faire le travail, compte tenu de mes antécédents.

**M. Neil:** Dans vos remarques préliminaires, vous avez parlé d'une différence de 202 millions de dollars. Il me semble que vous avez parlé de certains changements . . .

**M. Edsforth:** C'est exact, monsieur.

**M. Neil:** Depuis. Quel est ce chiffre maintenant?

**M. Edsforth:** Cent-dix-neuf millions de dollars, monsieur.

**M. Neil:** Au cours des audiences, les broyeurs de canola de l'Ouest du Canada ont témoigné devant ce Comité. On nous a demandé de faire le nécessaire pour que le taux compensateur minimal applicable à l'est de Thunder Bay soit maintenu en ce qui concerne la semoule et l'huile de colza destinées aux marchés locaux et aux ports de l'Est. Voulez-vous nous dire ce que vous pensez de cette demande que nous ont adressée les broyeurs?

**M. Edsforth:** Oui. Je pense que cette demande est bien fondée, Mon sieur. Je connais assez bien les broyeurs et certains de leurs problèmes. J'estime que si la protection qu'offre le taux compensateur minimal était retirée, il va sans dire que cela permettrait aux compagnies de fer de prendre toutes les mesures qu'elles désirent à l'égard d'une partie des opérations de transport qui ont lieu à l'est de Thunder Bay. Cela aurait au moins pour effet d'annuler tous les avantages de la parité avec le transport à l'ouest de Thunder Bay, qu'assure le tarif du Nid-de-Corbeau.

D'après mes renseignements, l'industrie de l'Ouest se trouve actuellement dans une situation précaire, et il est certain que les mesures que les compagnies de chemin de fer pourraient

[*Texte*]

impacts on those plants. I have not been into the economics of the plants themselves, but I could imagine that sort of thing could potentially happen. A lot would depend upon the railways' motivations in that respect, whether or not in essence they prefer to handle the eastern crushers' product or whether they would rather handle the western crushers' product. It would put kind of a lot of power in their hands with respect to the industry, and after all, minimum compensatory rates are compensatory. They are not imposing a financial hardship on the railways, so it is not a question of moving below cost. I would support that recommendation, sir.

**Mr. Neil:** Thank you very much, Mr. Edsforth.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Neil.

Could I ask both members and witnesses not to use abbreviations in answering because not everybody understands them. That is simply for the purposes of the record.

Our next questioner is Mr. Malone.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I have just a few questions. I would like to ask our witness, Mr. Edsforth: can we make the presumption that if the railways' books were open, at least to persons like Snavey, Edsforth and Banks, you would come to the same conclusion?

**Mr. Edsforth:** No, I do not think so, sir. I think you would still have the basic difference in assumptions under which we produced our estimates. I think, even if we started from the same data, the difference in assumptions would cause us to analyze that data in a different manner and come up with a different result.

**Mr. Malone:** Noting that three experts in this field have come to conclusions with wide variances in the numbers as to what they claim to be the real cost for moving grain, would it be your judgment that we are handicapped as a committee by at least, whether public or in camera, not knowing which sets of numbers to choose and not having open books on which to make judgments?

**Mr. Edsforth:** I would not regard the question of open books as being so critical. I think you do have a difficult job to do, and as I said before, I think the way to approach that job is, as you are doing, to understand why these results are so different, what assumptions are critical, and to judge for yourselves which assumptions you believe in. Then I think once you have decided that, it will lead you fairly quickly to your own feeling as to what level of compensation is appropriate.

**Mr. Malone:** If I might move to another dimension of questioning, I would like to ask: If the objective is to get a transport system that is efficient, in terms of both actual costs

[*Traduction*]

prendre en matière de tarif pourraient avoir des effets très néfastes pour ces usines. Je ne connais pas la situation financière des usines elles-mêmes, mais je crois que cela pourrait éventuellement arriver. Cela dépendrait, dans une large mesure, de la position des compagnies ferroviaires à cet égard, à savoir si elles préfèrent transporter le produit des broyeurs de l'Est ou celui des broyeurs de l'Ouest. Les compagnies de chemin de fer détiendraient ainsi un très grand pouvoir sur l'industrie, et après tout, les taux compensateurs minimaux sont effectivement compensateurs. Ils n'imposent pas une charge financière excessive aux compagnies de chemin de fer. Ainsi, cela n'entraînerait pas de pertes pour elles. Je suis d'accord avec cette recommandation, Monsieur.

**M. Neil:** Merci beaucoup, Monsieur Edsforth.

Merci, Monsieur le président.

**Le président:** Merci, Monsieur Neil.

Puis-je demander aux membres du comité et aux témoins de ne pas utiliser d'abréviations dans leurs réponses, afin que tout le monde comprenne bien? Je fais cette remarque dans le seul intérêt de la clarté du dossier.

Le prochain interrogateur est M. Malone.

**M. Malone:** Monsieur le président, je n'ai que quelques questions à poser au témoin, M. Edsforth. Peut-on affirmer que si les livres comptables des compagnies de chemin de fer étaient rendus publics, ou à tout le moins, si leur contenu était divulgué à des personnes comme Snavey, Edsforth et Banks, vous en viendriez aux mêmes conclusions?

**M. Edsforth:** Non, Monsieur, je ne le pense pas. Je pense qu'il existerait toujours une différence fondamentale entre les hypothèses que chacun de nous a faites pour établir ses estimations. Je crois que même si nous partions des mêmes données, cette différence entre les hypothèses de base forcerait chacun de nous à analyser ces données d'un point de vue différent et se traduirait par des résultats différents.

**M. Malone:** Étant donné qu'il existe une grande disparité entre les conclusions tirées par trois experts dans ce domaine, au sujet du coût réel du transport du grain, êtes-vous d'avis que le comité est désavantagé dans son travail, qu'il agisse en public ou à huis clos, dans la mesure où il ne sait à quelles estimations se fier, et où il ne peut consulter aucun livre comptable afin de prendre une décision?

**M. Edsforth:** Je ne crois pas que la question de la divulgation des livres comptables soit aussi importante. Je pense que votre travail est effectivement très difficile, et comme je l'ai déjà dit, je pense que la meilleure façon de l'accomplir consiste à essayer de comprendre, comme vous le faites, pourquoi les résultats sont aussi différents et quelles sont les hypothèses les plus importantes, puis à déterminer par vous-mêmes lesquelles de ces hypothèses paraissent les plus vraisemblables. Une fois cette décision prise, je pense que vous pourrez déterminer assez rapidement quel est, selon vous, le niveau de compensation approprié.

**M. Malone:** Dans un autre ordre d'idée, j'aimerais vous poser la question suivante: si le but ultime est d'établir un système de transport efficace, tant sur le plan des coûts réels



[Text]

and volumes of grain to be delivered, what do you presume to be the future on the question of variable rates and the future of branch lines? Can branch lines continue to remain in place if the ultimate objective is efficiency in the system?

**Mr. Edsforth:** Relative to your first question on variable rates: first, my terms of reference did not include any evaluation of the desirability or potential impact of that, so I am really not in a position to give you an informed opinion on it. I might defer the question to one of my colleagues, if you wish, to discuss that point.

• 1555

**The Chairman:** Mr. Wright.

**Mr. J. Wright:** I think our witnesses in other hearings have placed on the record, and our brief places on the record, our position on variable rates and our reasons for being opposed to that concept in rate setting in the grain sector.

About efficiency in the system and the future of the branch lines, we have consistently taken the position that analysis of costs and benefits needs to start at the farm gate and take into account the total system, not just one sector, either railway or handling system. Grain elevators or any one particular sector must withstand the test of the total cost-benefit relationship from the farm gate to the port. We have consistently taken that position and are quite prepared as organizations on behalf of our producers to move towards that kind of analysis and the changes which would bring about the most efficient system, given that criterion. So that has been our position on studies which would put into effect the efficiencies in the system. We look to the possibilities of the Senior Grain Transportation Committee on an ongoing basis being a vehicle through which some of these areas can be identified and studies done. But again, I would say it has to be, from our point of view, from the farm gate to the ship, not simply the effect on one sector, railways alone or the country elevator system alone.

**The Chairman:** Mr. Malone.

**Mr. Malone:** Back to Mr. Edsforth again—in your judgment, is there a value-added or a livestock hurt if you have a system in place where to get a subsidy you would necessarily have to export?

**Mr. Edsforth:** Again, I would like to defer that question, sir, on the grounds that I have not in any sense looked at that particular question. I think my colleagues are again better equipped to answer that than I would be.

**Mr. Harrison:** Mr. Chairman, Mr. Malone, certainly we are back to the issue that I guess was front and centre in the Prairies and has distracted from the issue of costing at other times and places. No doubt we want to see products get to

[Translation]

que sur celui de la quantité de grain transporté, comment envisagez-vous la question des taux variables et l'avenir des lignes d'embranchement? Les lignes d'embranchement peuvent-elles être maintenues si le but ultime à atteindre est l'efficacité du système?

**M. Edsforth:** En ce qui concerne la première partie de votre question, c'est-à-dire les taux variables, je tiens à signaler avant tout qu'il n'entraîne pas dans mon mandat d'étudier l'opportunité ne les effets éventuels des taux variables. C'est pourquoi il m'est difficile de vous donner une opinion circonstanciée sur cette question. Je pourrais renvoyer la question à l'un de mes collègues, avec votre permission, qui sera en mesure de discuter de ce point.

**Le président:** Monsieur Wright.

**M. J. Wright:** Je crois que notre position, au sujet des taux variables, et les raisons pour lesquelles nous y sommes opposés en ce qui a trait au transport du grain ont déjà été exposées par nos témoins au cours d'audiences antérieures ainsi que dans notre mémoire versé au compte rendu.

Quant à l'efficacité du système et à l'avenir des embranchements, nous avons toujours soutenu que l'analyse coûts-avantages doit avoir pour point de départ le prix à la production et prendre en considération l'ensemble du système et non un seul secteur, que ce soit le réseau ferroviaire ou le système de manutention. Les élévateurs à grain ou un autre secteur quelconque doivent satisfaire aux critères du ratio avantages-coûts établis pour l'ensemble du système, de la production à l'expédition outre-mer. Cela a toujours été notre position et nous sommes disposés, en tant qu'organismes mandatés par les producteurs, à adopter ce type d'analyse et à nous plier aux changements susceptibles de permettre la mise sur pied du système le plus efficient, compte tenu de ces critères. Voilà donc notre position sur les études tendant à introduire l'efficacité dans le système. Nous espérons que le Comité supérieur du transport du grain sera un moyen permanent qui permettra de déterminer les secteurs à améliorer et de faire des études. Je répète toutefois qu'à notre point de vue l'analyse doit porter autant sur la production que sur les points d'expédition outre-mer, et non simplement sur un secteur, que ce soit les chemins de fer seulement ou le système des élévateurs ruraux seulement.

**Le président:** Monsieur Malone.

**M. Malone:** Je reviens à nouveau à M. Edsforth... selon vous, résulterait-il un manque à gagner pour la valeur ajoutée ou pour les éleveurs d'un système où, pour obtenir une subvention, il faudrait nécessairement exporter?

**M. Edsforth:** Je répète que je préférerais renvoyer cette question, monsieur, car je n'ai examiné aucun aspect de cette question. Je pense que mes collègues, je le répète, sont plus compétents que moi pour vous répondre.

**M. Harrison:** Monsieur le président, monsieur Malone, je pense que nous sommes revenus sur la question qui a été au centre des débats dans les Prairies et qui a supplanté la question des coûts lors d'autres audiences. Il ne fait aucun

[Texte]

markets that will return the best to the producers and to Canadians as a whole. I guess the key to the whole thing is the market. There is no sense adding value to a product locally if there is no market for it once it is produced or offered for sale.

So it is complex. We have agreed that in certain cases—and it is on the record; I think the pools have agreed that in certain cases they do recognize a problem in the value-added sector or the livestock sector. We think there are ways to address that outside this bill. I cannot say any more than to put that on the record again.

**Mr. Malone:** Would it be the position of the pools that starting at some fixed point earlier in history there has been an increase in the richness of the subsidy as a factor of inflation as we have gone through from the time that the statutory rate was put in place, and therefore the distortions are increasing as we go through time?

**Mr. Harrison:** As a general observation, I do not think you could say that, that there has been any kind of straight-line progression. Distortion results from a number of things, including the production, the market at that particular time. Once again, I think we have said that over the period there have been times when feed grain was offered at distress prices and therefore the so-called distortion was not evident. At other times, when grain was moving freely to export, there may have been more distortion, but to say as a general rule that it has progressed in a straight line I do not think could be supported, at least not in our view.

• 1600

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, I did not suggest that it would be in a straight line. I think that is important. To put the question again and to make clear that I am not suggesting that the line is straight, as we have gone through history from the time of the statute rate being established at a half a cent per tonne-mile, then to jump to 1983 to the present, that distortion is obviously increased in terms of value-added.

**Mr. J. Wright:** One comment, Mr. Malone. If that were the only factor then we should have a higher percentage of the flour milling industry in western Canada than we have, for example. It seems to me it is obvious that the distortion caused by the rate has not necessarily been a critical issue or a critical factor.

Now, as those costs go up, given the current rate, it is quite obvious that under certain conditions that distortion will be greater. But the conditions do not exist all the time and other factors may or may not be in play, which would change that total relationship.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Malone.

**Mr. Malone:** Mr. Chairman, am I done?

**The Chairman:** Yes.

[Traduction]

doute que nous souhaitons que les produits commercialisés auront le meilleur rendement possible pour les producteurs et les Canadiens du pays entier. Je suppose que l'élément clé de la question est le marché. Rien ne sert d'ajouter de la valeur localement à un produit s'il n'existe aucun débouché pour l'écouler.

Tout cela est complexe. Nous sommes convenus que, dans certains cas... vous le vérifierez au compte rendu; je crois que les syndicats sont convenus que, dans certains cas, le secteur de la valeur ajoutée ou de l'élevage connaissent un problème. À notre avis, des solutions existent en-dehors de ce projet de loi. Je ne peux rien ajouter à ce qui est déjà versé aux comptes rendus.

**M. Malone:** Les pools soutiennent-ils qu'à un certain moment dans le passé l'augmentation de la subvention a été un facteur de l'inflation que nous avons connue depuis l'instauration du tarif légal et que, par conséquent, les distorsions s'accroissent avec le temps?

**M. Harrison:** Selon moi, de façon générale, cette affirmation n'est pas fondée, il n'y a pas eu de progression linéaire. La distorsion peut être attribuable à plusieurs facteurs, dont la production, le marché à un moment donné. Je répète qu'à mon sens nous avons déjà affirmé qu'au cours de cette période-là le grain de provende a parfois été offert à un prix dérisoire et, par voie de conséquence, cette soi-disant distorsion n'était pas évidente. À d'autres moments, lorsque le grain d'exportation circulait librement, il se peut qu'il y ait eu davantage de distorsion, mais je ne crois pas qu'on puisse dire qu'en règle générale elle a progressé en ligne droite, du moins pas de notre point de vue.

**M. Malone:** Monsieur le président, je n'ai pas prétendu qu'il y avait eu progression en ligne droite. Je pense que cela est important. Pour reprendre la question et montrer que je ne prétends pas qu'il y a eu progression régulière, comme nous sommes passés de la période où le tarif statutaire était établi à un demi-cent la tonne-mille à la période actuelle, en 1983, cette distorsion a manifestement augmenté en termes de valeur ajoutée.

**M. Wright:** Un commentaire, M. Malone. Si c'était là le seul facteur, alors nous devrions, dans l'ouest canadien, avoir une part plus élevée de l'industrie de la meunerie que nous n'avons, par exemple. Il me semble évident que la distorsion entraînée par le tarif n'a pas été une question ni un facteur critique.

Cependant, comme ces coûts augmentent, étant donné le tarif actuel, il est bien certain qu'en certaines conditions cette distorsion augmentera elle aussi. Mais ces conditions ne sont pas toujours présentes et il peut y avoir d'autres facteurs qui entrent en jeu et qui modifient cette relation globale.

**Le président:** Merci, M. Malone.

**M. Malone:** Monsieur le président, est-ce déjà la fin?

**Le président:** Oui.



[Text]

**Mr. Malone:** Why?

**The Chairman:** Because your time is up.

**Mr. Malone:** Ten minutes?

**The Chairman:** Yes, sir.

**Mr. Malone:** Not already.

**The Chairman:** Yes, sir. Time goes fast when you are having fun, eh?

Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Edsforth, I guess the one thing you have succeeded in doing this afternoon is totally confusing me in terms of any of the figures we have talked about. We have Snively saying that the bill is marginally sufficient, possibly the railways may come back. You have said, of course, that it is overly rich to the railways. And you keep using the term "utilizing the assumptions that you come up with". As the committee we have no idea what your assumptions were, and of course we are getting about half the picture in terms of what you are trying to do. Can you elaborate a little bit more on that so that you can give us a bit more background? Frankly, it is like having 10 economists in a room—you will get 10 different ideas, you pick and choose and you try to come down... I suppose politically you may come down in the middle so you cover all your bases to some extent.

**Mr. Edsforth:** I think I could give you three fundamental assumptions that are, if you will, fundamental to my estimates, and which possibly differentiate them from some of the other ones.

**Mr. Murta:** If you would, especially from Snively.

**Mr. Edsforth:** Yes. In respect of the contribution, which is the biggest area of difference, my point of departure is that the contribution to concepts by grain should be related to grain's fair share of capacity increases to be put in place in future years. That differs from Mr. Snively's approach which in essence said that the contribution made by grain should be such as to guarantee the overall viability of our railway system. I think that is a fairly clear-cut distinction.

My second key assumption, and where it differs, is in respect of the whole issue of the cost of capital rate being related to the degree of risk associated with the product which, in my opinion, is essentially risk-free—or, as I put it, negative risk—whereas Mr. Snively's estimates employ a considerable degree of risk in the handling of grain. Secondly, are my feelings about the income tax payment to CN, at least on an interim basis, which I believe is inappropriate until such time as it is being incurred, and which he includes.

The third area is this whole area we got into earlier, the hypothetical expenses, those that are being incurred and should be compensated for as they are incurred, which is my

[Translation]

**M. Malone:** Pourquoi?

**Le président:** Parce que votre temps est écoulé.

**M. Malone:** Les dix minutes?

**Le président:** Oui, Monsieur.

**M. Malone:** Pas déjà.

**Le président:** Oui Monsieur. Le temps s'enfuit lorsqu'on s'amuse, n'est-ce pas?

M. Murta.

**M. Murta:** Merci, Monsieur le président.

M. Edsforth, je pense que ce que vous avez réussi à faire, cet après-midi, c'est de semer beaucoup de confusion dans mon esprit au sujet des statistiques qui nous occupent. Il y a d'une part Snively qui affirme que le projet de loi est suffisant à la limite et qu'il peut y avoir une reprise pour les compagnies de chemin de fer. Puis de votre côté vous affirmez, bien sûr, que le projet est beaucoup trop généreux pour les compagnies de chemin de fer. Et vous reprenez sans cesse l'expression «en utilisant les hypothèses que vous avancez». Les membres du Comité n'ont aucune idée de la nature de vos hypothèses et, bien sûr, nous ne pouvons retenir que la moitié du tableau que vous tentez de nous décrire. Pouvez-vous élaborer quelque peu de sorte que nous ayons un peu plus de contexte. Franchement, c'est comme si nous étions en présence de dix économistes—vous écoutez dix idées différentes, vous devez choisir et vous tentez d'obtenir... Je suppose que politiquement vous pouvez tirer des conclusions modérées de sorte que vous couvrez toutes les positions jusqu'à un certain degré.

**M. Edsforth:** Je pense que je pourrais vous exposer trois hypothèses principales qui sont le fondement de mes estimations et qui peuvent peut-être permettre de les distinguer de certaines autres.

**M. Murta:** Ce serait bien, en particulier de celles de Snively.

**M. Edsforth:** Oui. À l'égard de la contribution, qui est le domaine où il y a le plus de différence, mon point de départ est le suivant: la contribution de la part du grain devrait être fonction de la juste part du grain dans l'accroissement de la capacité qui doit être réalisée au cours des années à venir. Cela diffère de la position de M. Snively qui a affirmé en substance que la contribution faite par le grain devrait être de nature à garantir la viabilité générale de notre système ferroviaire. Je pense qu'il y a là une distinction relativement claire.

Ma deuxième hypothèse de base, et là où elle se démarque, porte sur toute la question du taux des coûts en capital en rapport avec le degré de risque lié au produit qui, à mon avis, est fondamentalement libre de tout risque—je parle de risque négatif—tandis que les estimations de M. Snively font appel à un degré assez élevé de risque dans le traitement du grain. Deuxièmement, il y a mon opposition au versement d'impôt au CN, du moins de façon transitoire, qui selon moi n'a aucune justification tant qu'il n'est pas exigible, et qu'il inclut.

Ma troisième hypothèse porte sur tout le domaine dont nous avons traité plus tôt, soit les dépenses hypothétiques, celles qui sont engagées et qui devraient être remboursées au fur et à

[Texte]

position, versus those that should be paid in anticipation that some day they might be incurred. I think that is the third area of difference in assumption between Carl and myself.

• 1605

**Mr. Murta:** I see. Can you comment a little further on the adequacy of compensation? How do we make sure the railways are receiving enough? You say they are. Snavelly says just about enough, or enough at the present time and maybe they will have to come back to the government to have an adjustment made at some point in time. At least part of the whole exercise of the bill is to make sure the railways receive enough money to haul grain. Where do we get to the point of being too little—so that regardless of what you or anybody else thinks, the railways will not haul the grain because they do not feel they are making enough money, which is what has in effect been happening? How close can you shave it and still expect the railways to go ahead and produce, given the fact that we are going to see an increased volume on all the lines? Grain could become the poor cousin, as it certainly has in the past. It has just been this last year or so, since the recession has taken place, that we have not had that effect.

**Mr. Edsforth:** Certainly, no matter what scheme of compensation you put in place within the range we are talking about, grain will be a much less poor cousin than what it has been; that is for sure.

I believe that the assumptions I have utilized, and the numbers I have derived on the basis of those assumptions, are fair and reasonable. Therefore, the level I am advocating would be sufficient to keep the railways whole in respect of handling grain.

I have not looked at it, nor do I think it is appropriate to look at it, from the point of view of the total viability of the railways. As I said earlier, I do not believe it is appropriate to throw that onto grain, and I think that is where there is a very fundamental difference.

**Mr. Murta:** Just to get this correct in my own mind, the difference between your figures and Carl Snavelly's figures is what, \$200 million?

**Mr. Edsforth:** It is less than that now; it is \$120 million approximately. And that really is not between my figures and Carl's numbers; that is between my figures and the numbers that are implicit in the bill you have under consideration.

**Mr. Murta:** I see.

The other question I may ask is this. The railways . . . and I do not understand their costing at all, so I cannot comment on that. But, for example, if the government had adopted your proposal for financial compensation, which would have \$100 million-some-odd less, based on the way they do their own accounting, I suppose the railways might have felt that was not

[Traduction]

mesure où elles sont engagées, ce qui est ma position, par opposition à celles qui devraient être payées par anticipation et qui pourraient un jour être engagées. Je pense que c'est le troisième domaine de divergence entre les hypothèses de Carl et les miennes.

**M. Murta:** Je vois. Pouvez-vous parler davantage de l'importance de l'indemnisation? Comment pouvons-nous être certains que les compagnies ferroviaires sont suffisamment indemnisées? Vous dites qu'elles le sont. Snavelly dit qu'elles le sont à peu près, ou suffisamment à l'heure actuelle et que peut-être le gouvernement devra procéder à un redressement à un moment donné. Au moins, le projet de loi vise à garantir que les compagnies ferroviaires reçoivent assez d'argent pour transporter le grain. Quand déciderons-nous que nous sommes trop peu—sans égard à ce que vous ou n'importe qui d'autre pensez, les compagnies ferroviaires ne transporteront pas le grain parce ce qu'elles ne pensent pas faire assez d'argent, ce qui est arrivé jusqu'à maintenant? De combien pouvez-vous réduire l'indemnisation et vous attendre encore à ce que les compagnies ferroviaires continuent d'exercer leur activité, étant donné que nous allons faire face à un accroissement de la demande sur toutes les lignes? Le grain pourrait devenir le parent pauvre, comme il l'a certainement été dans le passé. Ce n'est que depuis la dernière année environ, depuis le début de la récession, que la situation s'est améliorée.

**M. Edsforth:** Certainement, quel que soit le plan d'indemnisation, de l'envergure dont vous parlez qui sera mis en place, le grain sera de moins en moins un parent pauvre; c'est certain.

Je crois que mes suppositions et les chiffres que j'ai tirés de ces suppositions sont justes et raisonnables. Par conséquent, le degré d'indemnisation que je prône permettrait aux compagnies ferroviaires de ne pas subir de pertes en transportant le grain.

Je n'ai pas examiné la question du point de vue de la viabilité des compagnies ferroviaires. Je pense qu'il n'est pas approprié de le faire. Comme je l'ai dit plus tôt, je ne crois pas qu'il est approprié d'envisager le transport du grain sous cet angle et voilà, à mon avis, une différence fondamentale.

**M. Murta:** Permettez-moi d'y voir plus clairement; de combien est l'écart entre vos chiffres et ceux de Carl Snavelly, de 200 millions?

**M. Edsforth:** Il est moins grand maintenant, soit environ \$120 millions. Et il ne s'agit pas vraiment de l'écart entre mes chiffres et ceux de Carl, mais plutôt de l'écart entre mes données et celles qui sont implicites dans le projet de loi à l'étude.

**M. Murta:** Je vois.

J'aimerais poser une autre question. Je ne comprends pas du tout comment les compagnies ferroviaires établissent leurs coûts, de sorte que je ne peux faire aucun commentaire à ce sujet. Mais, par exemple, si le gouvernement avait adopté votre proposition concernant une indemnisation financière, de l'ordre de \$100 millions en gros, d'après ses propres méthodes



[Text]

going to be enough money. You think your figures are right. Do you have any reason to think the railways would have gone along with that, and although they would have received more money, would have felt they were adequately compensated in order to move the volumes of grain we hope will be moved? You have obviously discussed your proposal with the railways, I would expect.

**Mr. Edsforth:** Yes, I have had that occasion, sir.

**Mr. Murta:** What kind of response have you had from both railways in your discussions with them?

**The Chairman:** You can read it in the parliamentary manual.

**Mr. Edsforth:** I would say that we reached agreement in a few areas. I would say there are fairly wide differences in certain others. In essence, I think the railways' feelings are fairly close to Snavely's feelings about what is a fair level of compensation. That being the case, they would therefore have to conclude that my estimates, based on my assumptions, would be too low. I am sure that would have to be their reaction.

**Mr. Murta:** One last question, just to sum up.

If the government had adopted your figures, from your discussions with them and without divulging any confidences or anything else, do you feel the railways would have responded to moving grain the way all of us in this committee hope they would do, given your costing method, vis-à-vis Snavely's costing method?

**Mr. Edsforth:** Are you referring to their evidence before your committee, or to their actual doing of the job?

**Mr. Murta:** That is right, the doing of the job, and in terms of your estimates.

**Mr. Edsforth:** I would say that in terms of doing the job I feel they would be prepared to do it at that level.

**Mr. Murta:** They would. All right.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta. A supplementary, Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

• 1610

On this last exchange to the witness with Mr. Murta, I am tempted to ask this: Did you, in your capacity as a consultant, have an opportunity to advise the government on this last exchange with Mr. Murta?

**Mr. Edsforth:** In respect of levels of cost?

**Mr. Hargrave:** Yes.

**Mr. Edsforth:** The major inputs we had were inputs to the Gilson consultations where a lot of these matters were considered.

[Translation]

comptables, je suppose que les compagnies ferroviaires auraient pu penser que cela n'était pas suffisant. Vous pensez que vos chiffres sont exacts. Avez-vous une quelconque raison de croire que les compagnies ferroviaires auraient accepté votre proposition, et même si elles auraient reçu plus d'argent, qu'elles auraient estimé être assez indemnisées pour transporter les volumes de grain que nous escomptons?

**M. Edsforth:** Oui, j'ai eu cette impression, monsieur.

**M. Murta:** Quelles ont été les réactions des deux compagnies ferroviaires au cours de vos discussions avec elles?

**Le président:** Vous pouvez lire le compte rendu dans la publication du Parlement.

**M. Edsforth:** Je dirais que nous sommes tombés d'accord sur certains points, et que des fossés nous séparent dans d'autres domaines. Essentiellement, je pense que la position des compagnies ferroviaires au sujet d'une indemnisation satisfaisante est assez proche de celle de Snavely. Ceci étant dit, elles devraient conclure que mes évaluations, fondées sur mes suppositions, sont trop faibles. Je suis persuadé qu'elles réagiraient ainsi.

**M. Murta:** Une dernière question, pour résumer nos discussions.

Si le gouvernement avait accepté vos chiffres, d'après les discussions que vous avez eues avec les compagnies ferroviaires et sans révéler aucune confiance ou quoi que ce soit, pensez-vous que les compagnies ferroviaires auraient consenti à transporter le grain de la façon dont le comité espère qu'elles le feraient, en comparant votre méthode d'établissement des coûts et celle de Snavely?

**M. Edsforth:** Faites-vous allusion à leur témoignage devant votre comité, ou à leur attitude dans la réalité?

**M. Murta:** C'est cela, à leur attitude dans la réalité et à vos évaluations.

**M. Edsforth:** Je dirais que concrètement, elles seraient disposées à accepter cette indemnisation.

**M. Murta:** Elles accepteraient. D'accord.

**Le président:** Merci, monsieur Murta. Une intervention supplémentaire, monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président.

A propos de ce dernier échange entre le témoin et M. Murta, je suis tenté de poser la question suivante: Avez-vous eu la possibilité de conseiller le gouvernement, en votre qualité de consultant, à ce sujet?

**M. Edsforth:** Au sujet des niveaux de coûts?

**M. Hargrave:** Oui.

**M. Edsforth:** Nos principaux commentaires ont été formulés lors des consultations à propos du plan Gilson, et à cette occasion beaucoup de ces sujets ont été abordés.

[Texte]

**Mr. Hargrave:** But not necessarily directly to the government in anticipation of this bill?

**Mr. Edsforth:** I do not think we have; not that I am aware of.

**Mr. Hargrave:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hargrave.

That completes the first round and I have four questioners for the second round: Mr. Mazankowski, Mr. Benjamin, Mr. Mayer and Mr. McKnight.

Does your time permit another 30 to 45 minutes?

**Mr. Edsforth:** Yes, sir.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Mazankowski, 10 minutes, please.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Edsforth, we have been talking about the complexity of this piece of legislation and particularly the formula for establishing a rate on an annual basis. We have had evidence before us which confirms the rate-setting cycle will take two and a half years to complete. That is under Clause 36, I believe. This committee is looking for—we talked earlier about the need for simplicity—a simpler device in establishing a rate under a statutory framework. Could you give the committee any assistance in that regard. Have you looked at Clauses 36 and 37?

**Mr. Edsforth:** Yes, I have read it through and also I had some familiarity with some of the things that took place last spring in the establishment. I am not familiar with the two-and-a-half-year reference.

**Mr. Mazankowski:** Just to take you through it briefly, on February 28 of each year the administrator provides the CTC with a forecast of grain tonnage. He has a chance to revise it in April 30, and then by May 30 there is another requirement, and on August 1 the crop year begins. If that starts in February 1983, the cycle is not completed until August 1, 1985. That is documented evidence. It just seems to me that is a little bit long in trying to establish it. If the freight rate is known, but the corrective adjustments are implemented during that period of time and are finalized by August 1, two and a half years down the line.

**Mr. Edsforth:** Could I divert it to Mr. Cooksley for the initial start on that answer, sir, and then I will carry on?

**The Chairman:** Mr. Cooksley.

**Mr. Ken Cooksley (Transportation Administrative Officer, Alberta Wheat Pool):** I suppose the only thing I should comment on, Mr. Mazankowski, is that I think there is a difference between the ultimate total recovery of the railway costs at their true level and the rate that is going to be set.

**Mr. Mazankowski:** I did not argue that.

[Traduction]

**M. Hargrave:** Mais vous n'avez pas adressé directement vos commentaires au gouvernement en prévision de l'adoption du présent bill?

**M. Edsforth:** Je ne le pense pas, du moins pas à ma connaissance.

**M. Hargrave:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Hargrave.

Ceci complète le premier tour. Quatre personnes veulent poser des questions au deuxième tour: M. Mazankowski, M. Benjamin, M. Mayer et M. McKnight.

Pouvez-vous nous consacrer encore 30 ou 45 minutes?

**M. Edsforth:** Oui, monsieur.

**Le président:** Merci. Monsieur Mazankowski, dix minutes.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Edsforth, nous avons parlé de la complexité de cette loi, en particulier, de la formule pour fixer un barème annuel. Selon la preuve présentée devant nous, deux ans et demi s'écouleront avant que soit complété le cycle de la fixation du barème. C'est-à-dire en vertu de l'article 36, je pense. Le comité tente de trouver, nous avons dit plus tôt que la simplicité était nécessaire, un moyen plus simple de fixer un barème dans un cadre législatif. Pouvez-vous aider le comité à cet égard? Avez-vous examiné les articles 36 et 37?

**M. Edsforth:** Oui, je les ai lus et je suis également un peu au courant de ce qui s'est passé au printemps dernier, mais je ne sais pas ce qu'est cette période de deux ans et demi?

**M. Mazankowski:** Je vous explique brièvement la situation: le 28 février de chaque année, l'administrateur fournit à la CCT des prévisions quantitatives, en tonnes, du mouvement du grain. Il peut les réviser le 30 avril. Il doit à nouveau en fournir le 30 mai. Le 1<sup>er</sup> août, la campagne agricole commence. Si le point de départ est le mois de février 1983, le cycle n'est complété que le 1<sup>er</sup> août 1985. Nous avons des documents à l'appui. Il me semble que c'est un peu long pour établir un barème. Si le tarif marchandises est connu mais que les ajustements sont mis en oeuvre au cours de cette période, et que les derniers correctifs sont apportés au plus tard le 1<sup>er</sup> août, deux ans et demi se sont écoulés.

**M. Edsforth:** Puis-je donner la parole à M. Cooksley tout d'abord, je compléterai sa réponse par la suite.

**Le président:** Monsieur Cooksley.

**M. Ken Cooksley (Transportation Administrative Officer, Alberta Wheat Pool):** Je pense, monsieur Mazankowski, que mon seul commentaire est celui-ci: à mon avis, il y a une différence entre le recouvrement total et définitif des coûts des chemins de fer à leur véritable niveau et le barème qui sera fixé.

**M. Mazankowski:** Je ne le conteste pas.



[Text]

**Mr. Cooksley:** The rate that is going to be set is not going to change. It will be set on April 30 of each year and it will reflect the cost as best known at that time.

**Mr. Mazankowski:** I am glad you used the words "as best known". Why do you have to go through a two-and-a-half-year cycle? You could pick a figure out of the air and say we will provide for an adjustment a year or so down the line without going through all this mechanism. We are going to end up with a freight rate equal to two times Crow by 1985-1986. Why not just say, phase it in over the period between now and 1985-1986 to equal two times Crow. Then if you want to go through another increase on an annual basis you still have the provision for a corrective factor to put in place, rather than this nonsense of 45 different estimates at different times of the year finally taking you over a two-and-a-half-year period. You are moving from 0.5¢ a tonne-mile to an exercise that is going to take you two and a half years before you know what you finally paid for in terms of your freight rate.

The fact of the matter is that for your freight rate in 1983, you will not know precisely what you paid for moving that grain until August 1, 1985.

**Mr. Cooksley:** I do not understand why you say we will not precisely know. Who will not precisely know?

• 1615

**Mr. Mazankowski:** The producer will not know, because it will be adjusted into his next year's freight rate.

**Mr. Cooksley:** Well, he will not precisely know the cost factor in any one rate that may be directly attributed to the current year versus a past year, I would agree, but he will know the rate at any one time.

**Mr. Mazankowski:** I am telling you he will not know what his 1983 freight rate is until August 1, 1985, and I challenge you to point out otherwise, because the documented evidence is right here in the rate-setting . . . I am just telling you that is far too cumbersome to be involved in a bill, to move from 0.5¢ a tonne-mile, which has been an established rate for over 80 years, to this kind of nonsense. I am just asking you if you can, and it is obvious you cannot, help us out, so I will go on to another question, because you agree with it, and I am surprised that you would.

**Mr. Cooksley:** Mr. Mazankowski, we only agree there are factors which we cannot measure at the time the original estimate is made, and in an effort to determine whether the railways were going to benefit from those differences, or whether the producer was going to be treated fairly, we attempted to come up with the only solution we could find that would adequately reflect the rates to the producer. I am certainly as much in favour as you are, if we can simplify it. We could not find a way.

[Translation]

**M. Cooksley:** Le barème qui sera fixé ne sera pas modifié. Il sera établi le 30 avril de chaque année et il correspondra au coût au meilleur de nos connaissances à ce moment.

**M. Mazankowski:** Je suis content que vous utilisiez ces mots au meilleur de nos connaissances. Pourquoi faut-il un cycle de deux ans et demi? Vous pourriez tout aussi bien choisir n'importe quel chiffre et dire nous l'ajusterons dans un an ou à peu près un an, sans qu'il soit nécessaire de recourir à ce mécanisme. En 1985-1986, nous aurons un tarif marchandises qui sera égal à deux fois le taux du Nid-de-Corbeau. Pourquoi ne pas augmenter progressivement le tarif d'ici à 1985-1986 pour arriver à un tarif correspondant à deux fois le taux du Nid-de-Corbeau. Si vous désirez ensuite augmenter le tarif annuellement, vous pouvez toujours vous servir de la disposition prévoyant un facteur correctif, plutôt que de suivre cette méthode illogique de fournir quarante-cinq prévisions à différentes époques de l'année ce qui vous fait à la fin un cycle de deux ans et demi. Vous passez de 0,05 cents la tonne par mille à l'application d'une méthode en vertu de laquelle, il vous faudra deux ans et demi pour savoir ce que vous avez finalement payé comme tarif marchandises.

En fait, en ce qui concerne votre tarif marchandises de 1983, vous ne saurez précisément ce que vous avez payé pour transporter le grain que le 1<sup>er</sup> août 1985.

**M. Cooksley:** Je ne comprends pas pourquoi vous dites nous ne saurons pas précisément. Qui ne saura pas précisément?

**M. Mazankowski:** Le producteur ne le saura pas, car ce sera ajusté dans le tarif du transport qu'il aura à payer l'an prochain.

**M. Cooksley:** Je reconnais qu'il ne saura pas le coût relatif à l'un des taux s'appliquant directement à l'année en cours, par rapport à une année antérieure, mais il saura quel est le coût à un moment précis.

**M. Mazankowski:** Je vous affirme qu'il ne connaîtra le tarif du transport qu'il aura à payer pour 1983 que le 1<sup>er</sup> août 1985 et je vous mets au défi de prétendre le contraire, car la preuve se trouve ici, dans le document établissant le tarif . . . Je vous dis simplement que cela ne peut pas être couvert par un projet de loi, qu'on ne peut pas passer d'un tarif de 0.5c. par mille-tonne, qui a été celui qu'on a appliqué pendant plus de quatre-vingts ans, à ce genre d'absurdité. Je vous demanderais simplement de nous aider, mais, comme il est évident que vous n'êtes pas en mesure de le faire, je vais passer à une autre question, car vous étiez d'accord, ce qui m'étonne.

**M. Cooksley:** Monsieur Mazankowski, nous reconnaissons simplement qu'il existe des facteurs que nous ne pouvons pas évaluer au moment où l'estimation originale est établie, et, afin de déterminer si les compagnies de chemins de fer allaient bénéficier de ces différences ou si le producteur allait être traité de façon équitable, nous avons essayé de trouver la seule solution qui reflétait de façon adéquate les tarifs imposés au producteur. Je suis certainement aussi favorable que vous pouvez l'être à une simplification du problème. Nous n'avons pu trouver le moyen de le simplifier.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** If this committee cannot find a way to simplify that, then I guess we have wasted a lot of time.

**Mr. Edsforth:** with respect to the cost plus rate-setting regime, I am wondering if you would care to give the committee the benefit of your views as to how this mechanism that is in place in Bill C-155 will affect the railways' desire to be more efficient and innovative and productive? Are you satisfied the mechanisms that are in place will serve that ultimate goal? Could you offer the committee any suggestions?

**Mr. Edsforth:** Yes, I believe it will, sir. The aspect of it that, in my opinion, would do that is the procedure for indexing of costs from year to year based upon price indexes. Now, in respect of any given year, the railway would have all sorts of options internally to effect efficiencies in its operation, such as, for example, automation of clerical functions, or installation of better facilities, procedures for maintaining equipment, running longer trains or whatever it may be. All the benefits of such productivity improvements would flow through to the railways up until the time of the next costing review, so the railways in most years, other than the years in which there is a costing review, in effect get to retain as earnings any product of their own efficiency until such time as the next review takes place. I believe that would provide them with significant incentive to effect such improvements, and I am sure, knowing a lot of the people involved, at least in CP, they would find plenty of incentive.

**Mr. Mazankowski:** With the producers picking up the first portion of inflationary costs, namely 3% up to 1985-1986 and 6% thereafter, there is certainly not much of an incentive in terms of that arrangement to make the railways want to reduce their costs. It would just seem to me if they are going to pick up automatically the first 6%, it is to their benefit to ensure there is at least a 6% increase, in order to get their revenue up. Particularly when you have the opportunity for freight-rate manipulation like what I see in this cock-eyed thing. I think it is just an open opportunity for them to take advantage of that.

**Mr. Edsforth:** As I understand the process, the rates will be brought forward and determined for future years on the basis of anticipated price changes, but to the extent the railways are able to make internal efficiencies that allow them to do things more efficiently internally, they would have the opportunity to do so and to reap the benefits therefrom.

• 1620

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin, 10 minutes, please.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

I appreciated the remarks by Mr. Edsforth about the grain being no risk. One has to admit there is not much risk in the coal, or the potash either, because no other mode of transportation is going to move that stuff to export position—or sulphur or chemical products or any other bulk commodity. It

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Si ce Comité ne peut pas trouver le moyen de le simplifier, je crois alors que nous avons perdu beaucoup de temps.

Monsieur Edsforth, en ce qui a trait au régime du coût plus le tarif établi, je me demandais si vous accepteriez de donner au Comité votre point de vue sur la façon dont le mécanisme prévu dans le projet de loi C-155 incitera les compagnies de chemins de fer à être plus efficaces, innovatrices et productives? Êtes-vous convaincu que les mécanismes adoptés permettront de remplir cet objectif ultime? Avez-vous des suggestions à faire au Comité?

**M. Edsforth:** Je crois qu'ils permettront de les remplir, monsieur. À mon avis, ce qui permettra de le faire, c'est le procédé consistant à indexer les coûts, d'année en année, d'après l'indice des prix. Dans une année donnée, les compagnies de chemin de fer disposent de toutes sortes d'options internes pour améliorer leur efficacité, comme automatiser le travail de bureau, construire de meilleures installations, adopter des mesures pour l'entretien du matériel, utiliser des trains plus longs, etc. Tous les avantages découlant de l'amélioration de la productivité profiteraient aux compagnies de chemin de fer jusqu'à la prochaine révision des coûts, de sorte que celles-ci, dans la plupart des années, autres que celles où il y aurait une révision, tireraient profit de leur efficacité jusqu'au moment de la révision suivante. Je crois que cela les inciterait grandement à effectuer ces améliorations et, connaissant bon nombre des personnes concernées, du moins au Canadien Pacifique, je suis certain qu'elles y trouveraient de nombreux motifs d'incitation.

**M. Mazankowski:** Comme les producteurs subiront la première partie des coûts de l'inflation, c'est-à-dire 3 p. 100 jusqu'en 1985-1986 et 6 p. 100 par la suite, cet arrangement n'est pas de nature à inciter les compagnies de chemins de fer à réduire leurs coûts. Il me semble que si les producteurs doivent subir automatiquement la première hausse de 6 p. 100, ils ont avantage à s'assurer que l'augmentation sera d'au moins 6 p. 100 afin d'accroître leur revenu. En particulier, lorsqu'il existe une situation aussi absurde que celle-ci où il est possible de trafiquer le tarif du transport. Je crois qu'on leur donne tout simplement l'occasion d'en tirer profit.

**M. Edsforth:** D'après ce que je comprends, les tarifs seront proposés et fixés pour les années à venir, d'après les modifications de prix anticipées, mais, dans la mesure où les compagnies de chemins de fer pourront prendre des mesures internes leur permettant d'être plus efficaces, elles pourront le faire et en retirer les avantages.

**Le président:** Merci, Monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin, dix minutes, s'il-vous-plait.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

J'ai été sensible aux remarques de M. Edsforth à propos du fait que le transport du grain ne comporte pas de risques. Il faut aussi admettre que le charbon et la potasse ne comportent pas beaucoup de risques non plus, parce qu'on ne peut utiliser en vue de l'exportation. Il en va de même pour le soufre, les



[Text]

is assured traffic for the railroads. The difference is that while there might be no risk with any of them, when the market goes to hell for any mining products, the mine owner can shut the mine down; but the farmer cannot shut his farm down, unless the bank does it for him.

Given this no-risk, and assuming that 20% of the railroads' workload would be grain—I do not know if these are your figures or someone else's—does that not therefore put them in a much better position regarding their total capital position? In other words, that reduces their costs of capital system-wide.

**Mr. Edsforth:** Well, it does reduce their cost of capital system-wide and in essence, in coming in with the recommended costs of capital level which I discussed earlier under questioning, I believe that fully reflects that benefit.

**Mr. Benjamin:** So in other words, they are getting an additional benefit outside of grain.

**Mr. Edsforth:** No.

**Mr. Benjamin:** It is a benefit to the whole system in terms of the capital cost.

**Mr. Edsforth:** It is a benefit to the whole system, but I believe that in the number I gave you it is implicit that the benefit is recognized.

**Mr. Benjamin:** All right. Was it in your terms of reference... or even if it was not in your terms of reference, do you have an opinion, or when computing railroad revenues versus the cost conclusions that you arrived at, or Snavelly or anybody else, did you take into account that since 1970, counting this year, it will be over \$2 billion that we, both the farmers and the taxpayers, have given them for grain handling and transportation and for railroad upgrading? I suspect that if you divided the number of years into that, you could almost reach a conclusion where they... plus \$200 million a year we have saved the CNR in interest charges—I contend that neither railroad has lost any money hauling grain since 1970. Let me put it this way: In your calculations arriving at railways' costs versus revenue, would it not be proper to deduct the benefits they got? In other words, any cost you arrived at, you would deduct what they received in branch-line subsidies and did not spend—the interest charges saved in hopper car purchases, the \$270 million worth of hopper cars which they get to haul around for free. Do you not think it would be fair to consider that in any calculations as to what their final costs are?

[Translation]

produits chimiques en général, et tous les autres produits transportés en vrac. Il s'agit d'un champ d'activité garanti pour les compagnies de chemin de fer. Mais même s'il n'existe aucun risque à l'égard de tous ces produits, il y a quand même une différence. En effet, si le marché des produits miniers s'effondre, le propriétaire de la mine peut toujours fermer celle-ci. Par contre, le cultivateur ne peut fermer sa ferme, à moins que la banque ne le fasse à sa place.

Étant donné l'absence de risque, et si l'on tient pour acquis que 20 p. 100 des chargements transportés par les compagnies ferroviaires sont du grain (je ne sais pas si ces chiffres ont été établis par vous ou par quelqu'un d'autre), est-ce que cela ne place pas les compagnies dans une bien meilleure position, relativement à l'ensemble de leurs capitaux? Autrement dit, est-ce que cela ne réduit pas le coût du capital pour l'ensemble du système?

**M. Edsforth:** Eh bien, il est vrai que cela réduit le coût du capital pour l'ensemble du système, et je crois qu'en substance, le niveau recommandé du coût du capital, dont j'ai parlé plus tôt en réponse aux questions qui m'avaient été posées, illustre très clairement cet avantage.

**M. Benjamin:** Ainsi, en d'autres termes, les compagnies touchent un profit additionnel, outre celui qui provient du grain.

**M. Edsforth:** Non.

**M. Benjamin:** Il s'agit d'un profit pour l'ensemble du système, sur le plan du coût du capital.

**M. Edsforth:** Il s'agit d'un profit pour l'ensemble du système, mais je pense qu'il est évident que l'on a tenu compte de ce profit pour établir le nombre que je vous ai donné.

**M. Benjamin:** D'accord. Est-ce qu'il entrerait dans votre mandat... et même dans la négative, avez-vous une opinion... lorsque vous avez établi les revenus des compagnies de chemin de fer, par rapport à vos conclusions, ou à celles de Snavelly ou de qui que ce soit d'autre, concernant le coût, avez-vous tenu compte du fait que depuis 1970, et j'inclus l'année en cours, nous, les cultivateurs et les contribuables, nous leur avons versé plus de deux milliards de dollars pour la maintenance et le transport du grain, et pour l'amélioration des chemins de fer? Je pense que si l'on divisait ce montant par le nombre d'années en question, on pourrait en venir à la conclusion qu'elles... en plus des 200 millions de dollars d'intérêts que nous avons fait épargner chaque année au CN, je crois pouvoir affirmer qu'aucune compagnie de chemin de fer n'a perdu d'argent depuis 1970 à cause du transport du grain. Autrement dit, lorsque vous calculez les coûts des compagnies ferroviaires, par comparaison avec leurs revenus, n'y a-t-il pas lieu de tenir compte des profits qu'elles ont touchés? En d'autres termes, dans le calcul de ces coûts, ne devriez-vous pas déduire ce qu'elles ont reçu à titre de subventions relatives aux lignes d'embranchement, et qu'elles n'ont pas dépensé: les intérêts qu'elles ont épargné sur l'achat de wagons-trémie, les wagons-trémie d'une valeur totale de 270 millions de dollars qu'elles utilisent gratuitement pour le transport? Ne croyez-vous pas qu'il serait juste de tenir compte de tout cela dans le calcul de leurs coûts réels?

[*Texte*]

**Mr. Edsforth:** I personally do not favour trying to look back on this whole issue.

**Mr. Benjamin:** But this is stuff they will have over the next number of years.

**Mr. Edsforth:** I think a good case in point is the money that has gone into the branch lines to rehabilitate them. Of course, our position on that, which would be consistent with what you just said, is that they should not be compensated in respect of those items, and in fact in the bill you have in front of you, they are not. As I said earlier, I think there are other items related to branch lines that still are improperly included in terms of the overstatement of . . .

**Mr. Benjamin:** Because on the branch-line subsidies that included depreciation and maintenance, they did not spend a dime; they just took the money and ran. Should that not be deducted of anything they should get?

**Mr. Edsforth:** I was not aware that they did not spend it.

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Justice Hall says that they did not spend a dime. I am relying on him as my authority.

• 1625

**Mr. Edsforth:** I guess my understanding of the process is that the moneys the railways receive in respect of branch-line subsidies are pretty close to what actually gets spent.

**Mr. Benjamin:** Let me be clear on this—and I do not want to get into this nickel-and-dime business that all the consultants and the railroads and I am afraid even the pools are in, because we are back to World War II, with the cost-plus game, and your version of the costs and the pluses is different from Snaveley's and Snaveley's and yours are different from Gilson's, and we have about six or ten different cost-plus games. Your contention—and I want to be clear on this . . . really means a guaranteed annual income for the railroads; but your contention is—is it the bill or Snaveley that is \$120 million too high?

**Mr. Edsforth:** The bill, sir.

**Mr. Benjamin:** The bill. And that is made up of \$75 million too much for contribution . . .

**Mr. Edsforth:** That is correct.

**Mr. Benjamin:** —and \$44 million too much on variable costs.

**Mr. Edsforth:** That is right, sir.

**Mr. Benjamin:** And your difference with Snaveley amounts to \$202.8 million.

[*Traduction*]

**M. Edsforth:** Personnellement, je ne crois pas qu'il soit opportun de revenir sur toute cette question.

**M. Benjamin:** Mais les compagnies continueront à bénéficier de ces avantages pendant plusieurs années à venir.

**M. Edsforth:** Je pense que le cas des sommes investies pour le rétablissement des lignes d'embranchement est un bon exemple. Dans ce cas, bien entendu, et nous sommes d'accord sur ce point avec ce que vous venez de dire, nous croyons que les compagnies ne devraient pas recevoir de compensation. Et de fait, d'après le projet de loi qui se trouve devant vous, il n'en est pas question. Comme je l'ai dit auparavant, je pense qu'il existe d'autres éléments liés aux lignes d'embranchement qui sont toujours inclus, à tort, et qui donnent lieu à une estimation exagérée de . . .

**M. Benjamin:** En effet, elles n'ont pas dépensé un sou des subventions qu'elles ont reçues à l'égard des lignes d'embranchement et qui visaient notamment la perte de valeur et l'entretien; elles ont tout empoché et voilà tout. Est-ce que cela ne devrait pas être soustrait de ce qu'elles recevront?

**M. Edsforth:** J'ignorais qu'elles n'avaient pas dépensé cet argent.

**M. Benjamin:** Eh bien, c'est l'opinion qu'a exprimée M. le juge Hall. Voilà l'autorité sur laquelle je m'appuie.

**M. Edsforth:** La façon dont je vois ce mécanisme, je pense, c'est que les sommes reçues par les compagnies de chemins de fer au chapitre des subventions pour les embranchements correspondent en gros aux sommes réellement dépensées.

**M. Benjamin:** Je veux être clair sur cette question, et je ne veux pas me lancer dans le débat de gros sous auquel se livrent tous les participants, les compagnies de chemins de fer et même, je le crains, les pools, parce que cela nous ramène à l'époque de la Seconde Guerre mondiale, et au jeu du prix de revient majoré du pourcentage contractuel, et votre version à ce sujet diffère de celle de Snaveley, et celle de Snaveley et la vôtre sont différentes de celle de Gilson, et nous nous retrouvons avec environ six ou dix versions différentes à propos du prix de revient majoré du pourcentage contractuel. Ce que vous soutenez, et je voudrais qu'on me comprenne bien, signifie en réalité un revenu annuel garanti pour les compagnies de chemins de fer; mais ce que vous soutenez, c'est, est-ce le chiffre du projet de loi ou celui de Snaveley qui est de 120 millions de dollars trop élevé?

**M. Edsforth:** Le projet de loi, monsieur.

**M. Benjamin:** Le projet de loi. Il y aurait 75 millions de dollars de trop en ce qui concerne les contributions . . .

**M. Edsforth:** C'est juste.

**M. Benjamin:** . . . et 44 millions de dollars de trop au chapitre des coûts variables.

**M. Edsforth:** C'est exact, monsieur.

**M. Benjamin:** Et la différence entre votre chiffre et celui de Snaveley s'élève à 202,8 millions de dollars.



[Text]

**Mr. Edsforth:** I have not re-established my difference with Snavelly to reflect what has accrued since the original report. I only did my comparison with the bill for the purpose of this meeting because I felt that would be the most relevant item for your purposes.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman.

First a brief comment, and then a question about the comment on the exchange between Mr. Mazankowski and Mr. Edsforth. The concern that a lot of us have over whether in fact there will be an incentive in the present bill for the railways to be efficient, in conjunction with what Mr. Mazankowski pointed out, is that somebody else is going to be picking up the first percentage points of inflation. I agree with you on the one hand the railways are going to try to save money, because the more money they can save in terms of efficiency, the more money they are going to make. But if they do their books properly and the CTC or whoever looks at their rate setting can identify those efficiencies, they are not then going to be able to charge an increased rate, because they have picked up some efficiency. So on the one hand they want to be efficient to save themselves money, but on the other hand there is less incentive for them to be efficient because they know that somebody else is going to be responsible for the first percentage points of inflation.

**Mr. Edsforth:** I do not believe that sort of thing would be picked up, however, until the five-year costing review. In other words I believe the way the process is established in the interim, the funds to be received by the railways would simply be indexed for inflation, so they would not be, if you will, penalized with losing the benefits of productivity gains that they put in place, other than the ones that are specifically called out in the calculation of the branch-line . . .

**Mr. Mayer:** I guess the point is whose inflation we are talking about, the railways' inflation or general CPI inflation. It goes back to the statement you had in your study, that rail costs are very complex and not widely understood. But that is the dilemma I think the committee faces in terms of what is adequate compensation for the railways and how do you address properly and fairly on both sides the issue of increasing costs to the railways over time. You are caught, and it is one that I do not think is easily addressed.

But let me ask you this question, which I think is fairly fundamental to how you would go about examining the railways' books and establishing what is their fair cost. One of the concerns that again a lot of us have is that when the railways do a lot of their own work, their own maintenance work, they contract out essentially to themselves and they are

[Translation]

**M. Edsforth:** Je n'ai pas calculé de nouveau la différence entre mon estimation et celle de Snavelly pour tenir compte des sommes accumulées depuis la publication du rapport initial. La comparaison que j'ai faite en vue de la présente réunion n'a porté que sur le projet de loi, car je croyais que c'est ce qui vous serait le plus utile.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci beaucoup, monsieur le président.

Tout d'abord, une brève observation, ensuite une question au sujet des commentaires portant sur l'échange de vues entre M. Mazankowski et M. Edsforth. Ce qui inquiète bon nombre d'entre nous, au sujet d'un éventuel effet stimulant du projet de loi au chapitre de l'efficacité des compagnies de chemins de fer, au regard des propos de M. Mazankowski, c'est que quelqu'un d'autre sera à la source de la première partie de l'inflation. Je conviens avec vous que d'une part, les compagnies de chemins de fer vont tenter de réaliser des économies, car le plus d'argent elles peuvent économiser sur le plan de l'efficacité, le plus d'argent elles feront. Mais si elles tiennent leurs livres d'une manière convenable et que la CCT ou qui que ce soit qui examine la fixation de leurs tarifs, puisse déceler ces économies, elles ne seront pas en mesure d'augmenter les tarifs, parce qu'elles seront devenues plus efficaces. Donc, d'une part, elles sont moins incitées à l'efficacité parce qu'elles savent que quelqu'un d'autre sera responsable de la première partie de l'inflation.

**M. Edsforth:** Je ne crois pas cependant qu'une telle chose puisse se produire avant l'examen des coûts dans cinq ans. En d'autres termes, je crois qu'étant donné la nature du mécanisme institué dans l'intervalle, les sommes reçues par les compagnies de chemins de fer seront tout simplement indexées pour tenir compte de l'inflation, de sorte qu'elles ne seront pas, si vous voulez, pénalisées en perdant les avantages de la hausse de productivité réalisée, sauf ceux dont il est spécifiquement tenu compte dans le calcul de . . .

**M. Mayer:** Je crois qu'il s'agit de savoir de quelle inflation nous parlons, de l'inflation chez les compagnies de chemins de fer ou de l'inflation générale de l'IPC. Cela nous ramène à une affirmation contenue dans votre étude, à savoir que les coûts ferroviaires sont extrêmement complexes et que peu de gens comprennent cette question. Mais je crois que c'est là le dilemme devant être résolu par le comité, qui doit décider ce qui représente une compensation adéquate pour les compagnies de chemins de fer, et comment il est possible d'aborder de façon appropriée et juste pour les deux parties, la question de l'augmentation des coûts supportés par les compagnies de chemins de fer avec les années. Vous ne pouvez y échapper, et je crois qu'il s'agit là d'un problème difficile à aborder.

Mais permettez que je vous pose une question, qui à mon avis est relativement fondamentale lorsqu'il est question de la façon dont il convient d'étudier les livres des compagnies de chemins de fer et de déterminer quels sont leurs justes coûts. Nombreux également sont ceux parmi nous à déplorer que lorsque les compagnies de chemins de fer assurent elles-mêmes

[Texte]

not open to the bidding process or the competitive process. How do you go about establishing what are fair costs that the railways say they incur when in fact they do not put any, or very little, or not enough, of their work up for public tender so you can get competitive bids on it?

**Mr. Edsforth:** Right. I personally have a great deal of faith in the review and audit process of the commission in respect of the railways' costs. I believe they have very competent people involved in doing that work . . .

**Mr. Mayer:** But that is not my point. You can have very competent people who can look at the situation after the fact and say that work was in fact done and that money was spent doing that work. That is not my point. My point is how do you know that that money was spent efficiently? I can give you cases where the railways have given costs for people to do things and the private trade has come along and done them for a fraction of what the railway costs are. I have been in the construction business myself and know what it is like to go and work for the railways by the hour, as opposed to bidding on a job in a complete sense and having to do it for a lot less because it is in a competitive environment. That is my question to you. How do you really go about establishing what the railways say are costs? How do you go about establishing that to your own satisfaction and say that the railways are spending their dollars efficiently, or to get the most out of the dollars they have spent?

• 1630

**Mr. Edsforth:** So your question really, sir, boils down to a question of how do you check on the effectiveness of railway management . . .

**Mr. Mayer:** Yes, that is right.

**Mr. Edsforth:** —in managing its resources. That is, I would say, a difficult area. I guess, from my own experience with CP, and with the people I know who run CP, I would have a lot of confidence in their ability to manage the kind of work that they do. I think they are very good at it.

**Mr. Mayer:** Are you satisfied that if the railways were to put their maintenance work and as much of the work that they do, in terms of . . . CN, for instance, accepted a bid on their own behalf to do some construction in the Winnipeg yards, I believe to do with some hopper cars. Are you satisfied that if they put out for tender to the private sector some of their maintenance work, some of their branch-line reconstruction, that the prices would come in and be essentially the same as what their costs are now?

**Mr. Edsforth:** It is difficult for me, not having been involved in the kinds of things you are referring to, especially recently,

[Traduction]

une grande partie de leur travail, de leur travail d'entretien, elles font essentiellement affaire avec elles-mêmes et ne sont pas ouvertes aux mécanismes de soumissions, de concurrence. Comment peut-on établir les justes coûts que les compagnies de chemins de fer disent supporter lorsque en réalité, elles n'ont pas recours, ou très peu, ou pas suffisamment, au mécanisme des soumissions publiques pour faire jouer la concurrence?

**M. Edsforth:** C'est juste. Pour ma part, j'attends beaucoup du processus d'examen et de vérification par la Commission, des coûts supportés par les compagnies de chemins de fer. Je crois que des personnes très compétentes sont chargées de ce travail . . .

**M. Mayer:** Mais ce n'est pas ce que je voulais dire. Des personnes très compétentes peuvent étudier la situation après coup et dire que le travail a bien été effectué et que des sommes ont été versées à cette fin. Mais ce n'est pas ce dont je parle. Ce que je demande, c'est: comment savoir que l'argent a été dépensé d'une manière efficace? Je peux vous citer des cas où les compagnies de chemin de fer ont mentionné qu'il en coûterait un certain montant pour effectuer un travail, et où des gens du secteur privé ont fait le travail pour une fraction du coût estimé par les compagnies. J'ai moi-même travaillé dans l'industrie du bâtiment et je sais ce que c'est que de travailler pour les chemins de fer sur une base horaire, plutôt que de faire une véritable soumission et de devoir faire le travail à un prix de beaucoup inférieur à cause de la concurrence. Voilà la question que je veux vous poser. Comment pouvez-vous vérifier ce que les compagnies de chemins de fer prétendent être leurs coûts? Comment l'établissez-vous personnellement et comment pouvez-vous dire que les compagnies de chemins de fer dépensent leurs fonds avec efficacité ou obtiennent un rendement optimal de leurs investissements?

**M. Edsforth:** Votre question, monsieur, se résume donc à ceci: comment peut-on vérifier l'efficacité de la gestion des chemins de fer . . .

**M. Mayer:** Oui, c'est exact.

**M. Edsforth:** . . . dans la gestion de leurs ressources. C'est là, je dirais, une question difficile. Je suppose, d'après mon expérience en ce qui concerne le CP et les personnes que je connais à la direction du CP, que j'aurais une grande confiance dans leur capacité à gérer les tâches qu'ils ont à accomplir. Je crois qu'elles le font avec une grande compétence.

**M. Mayer:** Êtes-vous convaincu que, si les compagnies de chemins de fer confiaient leurs travaux d'entretien et les autres travaux qu'elles font à . . . Le CN, par exemple, s'est adjugé un marché de construction dans les gares de triage de Winnipeg, relativement à des wagons-trémies, si je ne m'abuse. Êtes-vous convaincu que, si elles faisaient des appels d'offres dans le secteur privé pour certains de leurs travaux d'entretien, certains travaux de reconstruction d'embranchements, les prix offerts seraient essentiellement identiques aux coûts actuels?

**M. Edsforth:** C'est difficile pour moi, puisque je n'ai pas participé au type de travaux auquel vous faites allusion,



*[Text]*

to give you an absolute answer on that. I guess there are always areas in the management of any business where you can do something better. But I would say that I just have to give the answer, based on confidence that I feel, in respect of the individuals who are running the railways. I believe they are capable of that.

**Mr. Mayer:** Am I out of time, Mr. Chairman?

**The Chairman:** You have time for another question.

**Mr. Mayer:** What I am hearing you say, Mr. Edsforth—which is a fair and an honest assessment—is that there really is no way of checking on that, other than going to a private tendering system. I mean, if you are looking at the situation after the fact and all you can do is determine that the money was spent in such a way that they say it was spent, without a value-for-money-spent accounting system, really there is no way of checking up on how the railways go about estimating their costs or whether those costs are, in fact, inflated.

**Mr. Edsforth:** Certainly in the areas that you refer to, I do not see an easy way, sir.

**Mr. Mayer:** Okay, then let me ask you: Would you see any problem, whether it be legal or whether it be mechanical or whatever, with the railways contracting out a lot more of their work than they do presently? For instance, I have heard the argument that says, because the railways are libel in courts for safety, that they want to do the work themselves and therefore make sure that it is done properly. Is that a hindrance to the railways tendering out . . .

**Mr. Edsforth:** I really cannot speak for legal issues, sir. I just do not have a good feeling for it.

**Mr. Mayer:** But really you would see no reason . . .

**Mr. Edsforth:** I cannot think of an obvious reason why they would do anything other than in the most efficient way they could.

**Mr. Mayer:** From the standpoint of somebody like yourself, with a lot of experience and a lot of expertise in your field, would you feel that, if there was a way that the railways could tender out more of their work, that it would help the system in terms of making it efficient?

**Mr. Edsforth:** It is a possibility. I cannot give you anything more than kind of a categorical answer on that. To be specific, I, for one, have done contract work for the railways—not recently. I believe, in that particular instance, they made a wise choice and used their resources quite effectively. I just cannot give you a general answer to that, sir.

**The Chairman:** I think it is not really fair to expect the witness to give definitive answers.

*[Translation]*

surtout ces derniers temps, de vous donner une réponse ferme là-dessus. Je suppose qu'il y a toujours des aspects de la gestion d'une entreprise où une amélioration serait possible. Mais je dois vous répondre que j'ai confiance dans les personnes qui dirigent les compagnies de chemins de fer. Je pense qu'elles en ont la capacité.

**M. Mayer:** Me reste-t-il du temps, monsieur le président?

**Le président:** Vous avez le temps de poser une autre question.

**M. Mayer:** Vous affirmez donc, monsieur Edsforth . . . votre jugement est loyal et raisonnable . . . qu'il n'existe vraiment aucun moyen de vérifier cela, hormis le système des appels d'offres dans le secteur privé. Je veux dire, si vous examinez la situation a posteriori et que tout ce que vous pouvez faire, c'est de constater que les fonds ont été dépensés de la manière qu'elles affirment qu'ils l'ont été, sans recourir à un système de vérification d'optimisation, il n'existe vraiment aucun moyen de vérifier comment les compagnies de chemins de fer font l'estimation de leurs coûts ou si ces coûts ont, en fait, été gonflés.

**M. Edsforth:** Certainement pas pour les aspects que vous mentionnez, monsieur, je ne connais pas de moyen facile.

**M. Mayer:** Très bien, je vais vous poser une question: Est-ce qu'à votre avis cela ferait problème, que ce soit sur le plan juridique ou du point de vue pratique ou d'un autre point de vue, si les compagnies de chemins de fer attribuaient beaucoup plus de marchés à des entrepreneurs privés? Par exemple, j'ai entendu l'argument selon lequel les compagnies de chemins de fer, parce qu'elles doivent répondre devant les tribunaux de la sécurité des ouvrages, préfèrent effectuer les travaux elles-mêmes et s'assurer ainsi de leur bonne exécution. Cela empêche-t-il les compagnies de chemins de fer de mettre en adjudication . . .

**M. Edsforth:** Je ne peux vraiment pas me prononcer sur des questions de droit, monsieur. Je ne m'y connais pas bien.

**M. Mayer:** Mais vous ne connaissez vraiment pas de raison . . .

**M. Edsforth:** Je ne peux trouver de raison évidente pour laquelle elles feraient quelque chose autrement que de la manière la plus efficace possible.

**M. Mayer:** Du point de vue d'une personne comme vous, avec votre vaste expérience et vos connaissances spécialisées dans votre domaine, avez-vous l'impression que, s'il existait un moyen pour les compagnies de chemins de fer de mettre en adjudication une plus grande partie de leurs travaux, cela contribuerait à rendre le système plus efficace?

**M. Edsforth:** C'est possible. Je ne peux pas vous donner plus qu'une réponse plus ou moins catégorique sur ce point. Pour être plus précis, personnellement, j'ai déjà été adjudicataire de travaux d'une compagnie de chemins de fer . . . pas récemment. Je crois que, dans ce cas-là, elle a fait un choix judicieux et utilisé ses ressources de façon tout à fait efficace. Il m'est impossible de généraliser, monsieur, au sujet de cette question.

**Le président:** Je pense qu'il n'est pas vraiment raisonnable de demander au témoin de donner des réponses absolues.

[Texte]

**Mr. Mayer:** I think it is a real question for the committee, Mr. Chairman—and I will conclude—that we see, first of all, the taxpayers' money is being spent in as efficient a way as possible and, secondly, that when we are asking producers to pick up a share of an administered cost over which they had no control that this bill do what it can to see that the money that the producers are putting up is spent as effectively and as efficiently as possible.

I thank the witness very much for those responses to my queries.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mayer.

The final questioner is Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to go back to your response to a question I asked on the dual and single compensatory rate structure, where you felt it would not be an administrative problem, if a dual compensatory rate structure was established for the government's contributions to the railroads, and a single rate structure established for the producers.

**Mr. Edsforth:** I did not feel I was saying that it would not be a problem, but I said I felt it was something that could probably be done.

• 1635

**Mr. McKnight:** After some of the other things we are attempting to do, I am sure that could be.

Some people put forward the rationale that the dual system would not work because the movement of statutory rate does not move at a compensatory commercial competitive rate, that the present rate structure for grains is not commercially competitive because it is based on just a return on a statutory base. Do you see any way of making that commercially competitive, with the government bearing their share of the cost, and in that way the producer would maintain a single-cost freight rate?

**Mr. Edsforth:** I certainly think it is important for the producer to maintain a single rate.

**Mr. McKnight:** So do I.

**Mr. Edsforth:** I do not think you can get away from that realistically. When you say establish a commercial rate, do you mean a rate that would be established the same way as any other rate is established?

**Mr. McKnight:** Yes. The argument is put forward that the base rate we see now, or the rate we see in Bill C-155, is not commercially competitive. It is not commercially viable for the railroads to become competitive with one another.

**Mr. Edsforth:** I guess I do not understand that.

[Traduction]

**M. Mayer:** Je pense qu'il appartient effectivement au Comité, monsieur le président... et je vais conclure... de veiller, au premier chef, à ce que l'argent des contribuables soit dépensé d'une manière aussi efficiente que possible et, ensuite, quand nous demandons aux producteurs d'assumer une part d'un coût réglementé sur lequel ils n'ont aucun droit de regard, de faire en sorte que ce projet de loi ait pour effet autant que possible que l'argent fourni par les producteurs soit dépensé de façon aussi efficiente et efficace que possible.

Je remercie vivement le témoin d'avoir répondu à mes questions.

**Le président:** Merci, monsieur Mayer.

Les dernières questions seront posées par M. McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir à votre réponse à une question que j'ai posée au sujet de la structure tarifaire compensatrice, double ou simple, car, selon vous, aucun problème d'ordre administratif ne se poserait si une double structure tarifaire compensatrice était établie à l'égard des contributions de l'État au financement des chemins de fer, et une structure tarifaire simple établie à l'égard des producteurs.

**M. Edsforth:** Je n'avais pas l'impression de dire que cela ne poserait aucun problème, mais j'ai dit que j'avais l'impression que c'était probablement possible.

**M. McKnight:** Après certaines des autres choses que nous tentons de faire, je suis sûr que cela sera possible.

Certains sont d'avis que le système double ne pourrait fonctionner parce que l'évolution du taux statutaire ne se fait pas à un rythme commercial compensatoire qui soit concurrentiel, et que la structure actuelle du taux des grains n'est pas concurrentielle sur le plan commercial parce qu'elle n'est fondée que sur un rendement sur une base statutaire. Voyez-vous une façon quelconque de le rendre concurrentiel sur le plan commercial, tout en maintenant la part de contribution aux coûts qui revient à l'État, de sorte que le producteur puisse conserver un taux de transport unique?

**M. Edsforth:** Je pense bien sûr qu'il est important que le producteur conserve un tarif unique.

**M. McKnight:** Je le pense également.

**M. Edsforth:** Je ne pense pas que vous puissiez vous en tirer ainsi de façon réaliste. Lorsque vous parlez d'établir un taux commercial, parlez-vous d'un taux qui serait établi de la même façon que les autres taux?

**M. McKnight:** Oui. Certains prétendent que le taux de base que nous avons maintenant, ou celui qui est visé par le projet de loi C-155, n'est pas concurrentiel sur le plan commercial. Il n'est pas commercialement rentable pour les compagnies de chemin de fer de se faire concurrence entre elles.

**M. Edsforth:** Je pense que je ne comprends pas cela.



[Text]

**Mr. McKnight:** I do not either, but I am just asking if you see that it would make them commercially competitive, that they would compete with one another for the traffic.

**Mr. Edsforth:** Oh, I think they are going to compete with one another in any respect. I have had inputs of that sort from various sources, that they would find different traffic to compete for.

**Mr. McKnight:** Well, why in the bill do we have the same return of 20% to both railroads? I mean, that kind of takes the commercial competitiveness out of it.

**Mr. Edsforth:** I do not believe we should, sir.

**Mr. McKnight:** But we do have it, and in your opinion and mine it is not commercially competitive.

**Mr. Edsforth:** Right. I do not see any reason why the cost of capital rate has to be the same for both railways. I think for many costs it can be quite different. The cost of maintaining a track, for instance, is quite different on the two railways, and that is permitted.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, I would like to ask a question on branch-line subsidies, including rehabilitation. About \$1 billion has been paid to the railroads for that by the Government of Canada since 1970. With your experience, the contracts and consulting you have done, are you satisfied that the billion dollars has been spent on maintenance, or has it been used by the railroads for other purposes?

**Mr. Edsforth:** I have assumed that it would have been entirely spent for the purposes intended. I believe it is quite tightly monitored.

**The Chairman:** I hesitate to interrupt, but I think that is a question more appropriate to put to the CTC than to this witness.

**Mr. McKnight:** I would like the opportunity.

Could I ask again then, looking at the branch lines that have been rehabilitated under the branch-line rehabilitation program—\$278 million last year, \$278 million this coming year—what cost of maintenance would you foresee in the next 17 years to 20 years on those branch lines, from your knowledge of railroading?

**Mr. Edsforth:** I would expect that at least for the near-term years you would expect it to be relatively low until such time as some of the assets that were newly put in place start to age a little bit.

**Mr. McKnight:** Would that near term be 17, 20 years?

**Mr. Edsforth:** Oh, I do not think quite that long, no. I would think maybe more like five years where you would start to see it sort of coming back to what you may call normal levels.

[Translation]

**M. McKnight:** Moi non plus, mais je ne fais que vous demander si, à votre avis, le fait qu'elles se fassent concurrence entre elles pour la clientèle du transport pourrait les rendre concurrentielles sur le plan commercial.

**M. Edsforth:** Oh, je pense qu'elles se feront concurrence à tous égards. J'ai reçu des échos dans ce sens de diverses sources, et il semble qu'elles trouveraient diverses clientèles à convoiter.

**M. McKnight:** Bon, pourquoi le projet de loi comporte-t-il la même indemnité de 20 p. 100 pour les deux compagnies de chemin de fer? Je veux dire cette sorte de chose qui enlève toute concurrence commerciale.

**M. Edsforth:** Je ne pense pas que nous devrions avoir cela, monsieur.

**M. McKnight:** Mais nous l'avons, et à votre avis et à mon avis, cela n'est pas commercialement concurrentiel.

**M. Edsforth:** C'est juste. Je ne vois pas pourquoi le taux des coûts en capital devrait être le même pour les deux compagnies de chemin de fer. Je pense que bon nombre de coûts peuvent être très différents. Le coût d'entretien d'une voie, par exemple, est fort différent selon chacune des deux compagnies de chemin de fer et cela est permis.

**M. McKnight:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question au sujet des subventions relatives aux embranchements et à leur rénovation. Le gouvernement du Canada a versé aux compagnies de chemin de fer environ un milliard de dollars pour cela depuis 1970. À la lumière de votre expérience et des services de consultation que vous avez fournis, jugez-vous que le milliard de dollars a été dépensé à des fins d'entretien ou qu'il a été utilisé à d'autres fins par les compagnies de chemin de fer?

**M. Edsforth:** J'ai présumé que ce montant avait été entièrement dépensé pour les fins visées. Je crois qu'il y a un contrôle assez serré de ces dépenses.

**Le président:** J'hésite un peu à intervenir, mais je pense que c'est une question qu'il vaudrait mieux poser à la CCT plutôt qu'au témoin.

**M. McKnight:** J'aimerais en avoir l'occasion.

Pourrais-je alors vous demander, à l'égard des embranchements qui ont été rénovés en vertu du programme de rénovation des embranchements—\$278 millions l'an dernier, \$278 millions cette année—à combien s'établirait le coût d'entretien prévisible de ces embranchements au cours des 17 ou 20 ans prochains, en vous fondant sur votre connaissance des chemins de fer?

**M. Edsforth:** Je m'attendrais à ce qu'il soit relativement bas, du moins à court terme, jusqu'à ce que quelques-uns des éléments de l'actif mis en place dernièrement commencent à prendre un peu d'âge.

**M. McKnight:** Par cour terme, entendez-vous 17 ou 20 ans?

**M. Edsforth:** Oh, je ne pense pas aussi loin que cela, non. Je pense plutôt qu'il faudra peut-être cinq ans pour voir le taux revenir quelque peu à ce que vous pourriez appeler son niveau normal.

[Texte]

**Mr. McKnight:** Five years for the ties, 10 years for the ballast.

**Mr. Edsforth:** It would vary, but I think 17 might be a little bit long.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight. That concludes our questions.

On behalf of the committee, I would like to thank you, Mr. Edsforth, Mr. Arason, Mr. Cooksley and Mr. Wright, for your appearance today. As I said at the beginning, we did not give you much notice and I am sure you had to scramble to get your information together and get here today. We really appreciate your coming. Thank you very much.

**Mr. Edsforth:** Thank you very much, sir.

**The Chairman:** Is it the wish of the committee that the submission of the Alberta Wheat Pool, the Manitoba Wheat Pool Elevators, the Saskatchewan Wheat Pools, and the Western Grain Transportation Task Force, the position paper, be appended to today's proceedings? Also that *The Equitable Allocation of Compensatory Grain Compensation Between CN and CP Rail*, prepared for the Grain Transportation Directorate Transport Canada by Snavelly, King and Associates, Incorporated, be appended to this day's proceedings?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Agreed. Thank you.

• 1640

Whether the alternates and the non-members stay is up to them, but I would ask all members of the committee to stay behind for a few minutes until we deal with the subcommittee report.

• 1641

**Mr. Mazankowski:** I move that the hospitality expenses incurred by the chairman while considering Bill C-155 be covered by the contingency fund taken by the Clerk of the Committee.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I second the motion.

Motion agreed to.

**Mr. Bockstael:** I move that reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. Carl Snavelly, President of Snavelly, King & Associates, Washington, D.C., U.S.A., who appeared before the Standing Committee on Transport on Thursday, August 18, 1983 with respect to Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

Motion agreed to.

[Traduction]

**M. McKnight:** Cinq ans pour les traverses, 10 ans pour le ballast.

**M. Edsforth:** Cela pourrait varier, mais je pense que 17 ans serait un peu trop long.

**Le président:** Merci, monsieur McKnight. Cela met fin à nos questions.

Au nom du Comité, je voudrais vous remercier, monsieur Edsforth, monsieur Arason, monsieur Cooksley et monsieur Wright, d'avoir bien voulu vous présenter devant nous aujourd'hui. Comme je l'ai dit au début, nous ne vous avons pratiquement pas donné de préavis et je suis certain que vous avez dû vous dépêcher pour ramasser vos renseignements et vous présenter ici aujourd'hui. Nous apprécions vraiment votre présence. Merci beaucoup.

**M. Edsforth:** Merci beaucoup, monsieur.

**Le président:** Le Comité désire-t-il que les mémoires présentés par l'*Alberta Wheat Pool*, le *Manitoba Wheat Pool Elevators* et le *Saskatchewan Wheat Pools* de même que l'exposé du groupe de travail de *Western Grain Transportation* soient joints au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui? Le Comité désire-t-il également que le document *The Equitable Allocation of Compensatory Grain Compensation between CN and CP Rail* préparé pour le compte de la Direction du Transport des grains, de Transports Canada, par *Snavelly, King and Associates, Incorporated*, soit joint au procès-verbal de la séance d'aujourd'hui?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** D'accord. Merci.

Il appartient aux non-membres et aux remplaçants de décider s'ils doivent rester ou non, mais je demanderais à tous les membres du Comité de rester quelques minutes, jusqu'à ce que nous ayons traité du rapport du sous-comité.

• 1645

**M. Mazankowski:** Je propose que les dépenses d'hébergement engagées par le président pendant qu'il étudiait le projet de loi C-155 soient couvertes par le fonds de prévoyance du greffier du Comité.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** J'appuie la proposition.

Proposition adoptée.

**M. Bockstael:** Je propose que des frais de déplacement et de séjour raisonnables soient payés à M. Carl Snavelly, président de *Snavelly, King & Associates* de Washington (D.C., E.-U.) qui a témoigné devant le Comité permanent des transports le jeudi 18 août 1983, à l'égard du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Proposition adoptée.



[Text]

**Mr. Flis:** I move that reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. John Edsforth, of Travacon Research Limited, Renton, Washington, U.S.A., who appeared before the standing committee on Transport on Tuesday, August 23, 1983 with respect to Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Your subcommittee met Thursday, August 18, to plan its future business with respect to C-155 and has agreed to make the following recommendations. Some of them have already been carried out: that the committee adopt the following schedule of meetings today... Mr. Axworthy and Mr. Edsforth are done. For tomorrow we had agreed to hear Mr. R.L. Banks and his associates, and he will be here for the 9.30 meeting. We had also agreed to hear Mr. Charles Gibbings, but he is not available this week.

**Mr. Bockstael:** Could we amend that one so we have clause-by-clause tomorrow afternoon at 2.00 o'clock?

**The Chairman:** First we have to move that the report be adopted, Mr. Bockstael, before we can amend it.

**Mr. Benjamin:** Before you have a motion to adopt it, when can Mr. Gibbings appear?

**The Chairman:** He can appear next week.

**Mr. Benjamin:** Would the committee consider adopting the report and the amendments thereto so that at some point next week we could interrupt clause-by-clause...

**The Chairman:** Let us have a little order. Before we start amending it, let us move its adoption so we have something to amend.

**Mr. Mazankowski:** I move the adoption of the subcommittee report.

Motion agreed to.

**Mr. Bockstael:** I move an amendment, that at 2.00 p.m. tomorrow we go into clause-by-clause, since Mr. Gibbings cannot appear.

**An hon. Member:** On division.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Now Mr. Benjamin has an amendment to move.

**Mr. Benjamin:** I move that on any date when Mr. Gibbings can appear according to this schedule, the committee would interrupt its clause-by-clause consideration for whatever time, an hour or two hours, to hear from Mr. Gibbings. If he can appear Thursday of this week, or Tuesday next week, Wednesday or Thursday next week, we would interrupt our clause-by-clause consideration to hear Mr. Gibbings.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** May I ask, in my ignorance, who he is and why we should hear him?

[Translation]

**M. Flis:** Je propose que des frais de déplacement et de séjour raisonnables soient payés à M. John Edsforth, de *Travacon Research Limited* de Renton (Washington, E.-U.) qui a témoigné devant le Comité permanent des transports le mardi 23 août 1983, à l'égard du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Proposition adoptée.

**Le président:** Votre sous-comité s'est réuni le jeudi 18 août, pour planifier son échéancier à l'égard du projet de loi C-155 et a convenu de faire les recommandations suivantes. Certaines ont déjà été mises en application: que le Comité adopte l'horaire des réunions suivant aujourd'hui... MM. Axworthy et Edsforth ont terminé. Quant à demain, nous avons accepté d'entendre M. R.L. Banks et ses associés, et il sera ici pour la réunion de 9h30. Nous avions aussi convenu d'entendre M. Charles Gibbings, mais il n'est pas disponible cette semaine.

**M. Bockstael:** Pourrions-nous modifier celle-là de façon à avoir une étude clause par clause demain après-midi, à 14h00?

**Le président:** Nous devons d'abord proposer l'adoption du rapport avant de pouvoir le modifier, monsieur Bockstael.

**M. Benjamin:** Avant de proposer l'adoption, quand M. Gibbings pourra-t-il témoigner?

**Le président:** Il pourra témoigner la semaine prochaine.

**M. Benjamin:** Le Comité est-il prêt à adopter le rapport et ses modifications de sorte que l'on puisse, à un moment donné la semaine prochaine, interrompre l'étude clause par clause...

**Le président:** Un peu d'ordre, s'il vous plaît. Avant de commencer à le modifier, proposons son adoption afin que l'on ait quelque chose à modifier.

**M. Mazankowski:** Je propose que l'on adopte le rapport du sous-comité.

Proposition adoptée.

**M. Bockstael:** Je propose un amendement selon lequel nous procéderons à l'étude clause par clause demain à 14h00 puisque M. Gibbings ne peut pas témoigner.

**Une voix:** Il y a division.

Proposition adoptée.

**Le président:** Maintenant, M. Benjamin a un amendement à proposer.

**M. Benjamin:** Je propose qu'à n'importe quelle date, lorsque M. Gibbings pourra témoigner d'après son horaire, le Comité interrompe son étude clause par clause pour la période de temps nécessaire, une heure ou deux, pour entendre le témoignage de M. Gibbings. S'il peut témoigner jeudi de cette semaine, mardi ou mercredi prochains ou encore jeudi de la semaine prochaine, nous pourrions interrompre notre étude clause par clause pour entendre M. Gibbings.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Pourrais-je savoir, excusez mon ignorance, qui est-ce et pourquoi nous devrions entendre son témoignage?

[Texte]

**Mr. Benjamin:** He is a 15-year Wheat Board commissioner; 12 years President of the Saskatchewan Wheat Pool; a grain farmer; now semi-retired. He has a grain farm at Rosetown and a place he is living at near Kelowna, British Columbia. He just retired from the Wheat Board last year.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I think on the basis of the fact that we have heard from the Wheat Board, we certainly have heard from the Saskatchewan wheat farmers, we have had the pools before us—what can he be expected to contribute?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, we have been through this twice.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I just want to be convinced. I do not know why we should hear him.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Benjamin should be making this pitch, but I will make it for him, since he is so modest.

**An hon. Member:** With due cause, of course.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Gibbings is a former Wheat Board commissioner and a former President of the Saskatchewan Wheat Pool, and has a very distinguished record in the matter of grain and the production of grain and sales of grain. He was one of the commissioners who were always very influential in markets to Russia and whatnot. The fact that he is not constrained by either the Saskatchewan Wheat Pool or the Canadian Wheat Board at this time is perhaps a valuable asset. He will be able to speak rather openly and freely without those constraints, and it was Mr. Benjamin's contention that, given his vast knowledge and experience, he may be able to provide some meaningful input to the committee; for that reason, I support it.

• 1650

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Will you speak to it again, Mr. Benjamin? It is the end of the debate.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, having known Charlie Gibbings for well over 40 years and known him very well, I agree with the sentiments so far expressed that he can make a genuine contribution to this discussion.

**The Chairman:** Any other? Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, we were opposed from the beginning because we did not think he could contribute anything new after what we have heard crossing the country and hearing from all these witnesses, but we did say yes, let us bring him in providing he can come in this week. Here we can get witnesses from the United States coming in on very short notice, and yet Mr. Gibbings cannot. I understand he is willing to appear next week. We are going to be well into clause-by-

[Traduction]

**M. Benjamin:** Il a été commissaire de la Commission du blé pendant 15 ans, président du Saskatchewan Wheat Pool pendant 12 ans, il est producteur de grain, maintenant à la semi-retraite. Il possède une ferme de culture du grain à Rosetown et une résidence près de Kelowna (Colombie-Britannique). Il n'a pris sa retraite que l'an dernier à titre de membre de la Commission du blé.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Puisque nous avons entendu le point de vue de la Commission du blé et certainement celui des producteurs de grain de la Saskatchewan, les représentants des pools ont témoigné devant nous, comment pourrait-il contribuer davantage?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, nous en avons déjà discuté deux fois.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je désire seulement être convaincu. Je ne comprends pas pourquoi il faudrait entendre son témoignage.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, M. Benjamin devrait faire cette intervention, mais je vais la faire pour lui puisqu'il est si modeste.

**Une voix:** À juste titre, évidemment.

**M. Mazankowski:** M. Gibbings est un ancien commissaire de la Commission du blé et un ancien président du Saskatchewan Wheat Pool; il est reconnu pour sa compétence en matière de grain, de production et de vente du grain. Il était l'un des commissaires qui étaient toujours très influents dans les marchés avec la Russie et quoi encore. Il peut être intéressant de l'entendre, compte tenu du fait qu'il n'est plus lié au *Saskatchewan Wheat Pool* ni à la Commission canadienne du blé. Il pourra parler ouvertement et librement sans ces contraintes et M. Benjamin voulait dire qu'étant donné ses connaissances et son expérience, il pourrait offrir au comité une contribution importante; pour cette raison, je l'appuie.

**Le président:** Merci, Monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Je vous remercie, Monsieur le président.

**Le président:** Avez-vous quelque chose à ajouter, Monsieur Benjamin? Le débat est terminé.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, connaissant Charlie Gibbings comme je le connais depuis plus de 40 ans, je suis d'accord avec le fait qu'il puisse apporter une contribution intéressante à cette discussion.

**Le président:** Quelqu'un d'autre? Monsieur Flis.

**M. Flis:** Monsieur le président, nous nous sommes opposés depuis le début parce que nous ne pensons pas qu'il puisse ajouter quelque chose de neuf après tout ce que nous avons entendu à travers tout le pays et tous les témoignages que nous avons reçus, mais nous avons dit, laissons-le venir à condition qu'il puisse le faire cette semaine. Nous pouvons faire venir des témoins des États-Unis à très brève échéance et M. Gibbings, lui, ne peut pas. J'ai cru comprendre qu'il accepterait de



[Text]

clause then, and really I think the half-day that we would put aside for Mr. Gibbings would be more profitably spent going clause-by-clause, having the minister before us, or the department officials. So I would be against having Mr. Gibbings appear at such a late date. I agree he could be a valuable witness, but at this late date, I doubt whether he can contribute very much to our proceedings.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, and this is the final... we will dispose of it.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, there was no proviso placed on the invitation. Mr. Gibbings was invited to appear this week. Because of commitments I understand he had in Winnipeg having to do with the grain business and transportation, he can appear next week. So I submit that we can take an hour or an hour and a half out of our deliberations on clause-by-clause to hear Mr. Gibbings next week. I think, for Mr. Reid's benefit...

**The Chairman:** Order.

**Mr. Benjamin:** —the steering committee did discuss this twice, and I think we finally agreed that calling him as an expert witness would be of value to the committee, and that is the purpose of hearing from Mr. Gibbings, and...

**The Chairman:** Order! One speaker at a time, please.

**Mr. Benjamin:** —I would urge the committee to agree that if Mr. Gibbings can appear later this week or early next week we should be prepared to interrupt our clause-by-clause study for an hour, an hour and a half, whatever, to hear from Mr. Gibbings.

Motion negatived.

**Mr. Benjamin:** After you guys agreed to hear from him, and you are asking us for co-operation.

**The Chairman:** All right, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** To hell with you.

**The Chairman:** Now, then, shall the report, as amended, be adopted?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, before you adopt it, I have to...

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** —file a caveat, Mr. Chairman. Notwithstanding the fact that you have added a partial day by excluding Mr. Gibbings, I just point out to you that we have six days to consider this massive bill. I know you have the ear of the minister, and I can hear the mumblings across the way, but I would hope, knowing your position, that you would try to use your influence with your colleagues on the government side, and indeed the minister, to at least consider the feasibility of providing some latitude in terms of the time deadline that has been imposed upon this committee. I am not asking for a commitment or an answer today, but so we do not get our-

[Translation]

comparaître la semaine prochaine. Nous serons alors à l'étude article par article et je crois vraiment que la demie journée que nous consacrerions à M. Gibbings serait mieux employée à l'étude article par article, puisque nous aurons le ministre avec nous, ou des fonctionnaires du ministère. Je serais donc contre le fait de recevoir M. Gibbings à une date aussi tardive. J'admets qu'il serait un témoin intéressant, mais à une date aussi tardive, je doute qu'il puisse vraiment contribuer à nos délibérations.

**Le président:** Monsieur Benjamin, et cela devra clôturer le débat sur cette question.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il n'y avait aucune condition rattachée à l'invitation. M. Gibbings a été invité à comparaître cette semaine. Étant donné les engagements qu'il avait à Winnipeg, au sujet de transport de grain, il ne pourrait comparaître que la semaine prochaine. Je suggère donc que nous puissions prendre une heure ou une heure et demie de nos délibérations pour entendre M. Gibbings. Je pense, pour le bénéfice de M. Reid...

**Le président:** À l'ordre.

**M. Benjamin:** ... que le comité directeur en a discuté à deux reprises et je pense que nous sommes tombés d'accord sur le fait qu'il serait utile au comité de le recevoir comme témoin-expert. C'est la raison qui nous pousse à entendre M. Gibbings et...

**Le président:** À l'ordre! Un interlocuteur à la fois, s'il-vous-plait.

**M. Benjamin:** ... je demande instamment au comité d'accepter, si M. Gibbings peut comparaître vers la fin de la semaine ou au début de la semaine prochaine, d'être prêt à interrompre son étude article par article pour une heure ou une heure et demie afin d'entendre M. Gibbings.

La proposition est rejetée.

**M. Benjamin:** Après avoir accepté de l'entendre, et vous nous demandez notre coopération.

**Le président:** Cela suffit, Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Allez tous au diable.

**Le président:** Bon, maintenant, est-ce que le rapport modifié est adopté?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, avant que vous ne l'adoptiez, je dois...

**Le président:** M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** ... déposer un avis d'opposition, Monsieur le président. En dépit du fait que vous veniez d'ajouter à la partialité du débat en excluant M. Gibbings, je tiens à souligner que nous n'avons que six jours pour étudier cet énorme projet de loi. Je sais que le ministre vous écoute, et je peux entendre les murmures qui circulent, mais j'espère, connaissant votre position, que vous essayerez d'user de votre influence auprès de vos collègues du gouvernement, et, bien sûr, du ministre, pour au moins envisager la possibilité d'obtenir une certaine latitude quant au délai imposé au comité. Je ne demande pas d'engagement ou de réponse

*[Texte]*

selves forced into a position where we are not able to deal with important clauses in a very thorough manner, and would not be restricted by the artificial timeframe that has been imposed upon us.

• 1655

I repeat, I know the position you have expressed before because, as chairman of the committee, you have to carry out the wishes of the committee, but I think you also recognize that there was a trade-off here—a quid pro quo—to travel, providing the bill would be reported out on such-and-such a date, namely September 12 or 13. I do not think that any one of us realized that we were going to entertain and engage in the kind of massive dialogue in the country what we did, nor did we realize, I am sure, that we were going to have pages and pages of evidence which I think the committee members have an obligation to digest and consider. I place that before you knowing that you will consider my comments in good faith and in the spirit of co-operation and conciliation as you have experienced over the course of the last few years. So I would hope that you might think about that as you meditate and reflect over the future course of this committee.

**The Chairman:** You are a smooth talking fellow.

Mr. Benjamin and Mr. Mayer.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would like to endorse that request of Mr. Mazankowski. I, too, appreciate the position that the Chair is in and the timeframe that the Chair is saddled with, but I would like to support Mr. Mazankowski in that request and ask that you, on behalf of members of the committee, ask the minister to agree that, through himself and the government House leader, they would provide for an extended period beyond September 12, if we need it, to consider the bill in the balance of the committee stage.

**The Chairman:** Thank you.

Before I call on Mr. Mayer, without commenting on any of the arguments I have heard so far, I might just point out to members of the committee that by adding August 26 and 29, and September 2, we can have three more days.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Two or three points, Mr. Chairman, with regard to what Mr. Mazankowski said. First of all, I thought this morning the minister struck a rather responsible tone when he asked the committee for input in terms of a lot of the recommendations. If we are to carry out the mandate that he put back on the committee time and time again, in questioning on various amendments, I think we are going to need some time to do it. I do not think we can do that—we are certainly going to try, and as evidenced by the kind of goodwill that I think we had around the table when we travelled, we accommodated people. We sat very long and unforgiving hours in many cases and I think in many ways it would be almost a shame, once we have gone through that and travelled and heard as many people as we did, to put ourselves in a time straitjacket whereby we have to report the thing out before we

*[Traduction]*

aujourd'hui, afin d'éviter de nous retrouver de force dans une position où nous pourrions étudier en détail les articles importants et que le calendrier artificiel qui nous a été imposé ne limite pas nos travaux.

Je répète que je connais votre position parce qu'à titre de président du Comité, vous devez donner suite aux désirs de celui-ci. J'estime cependant que vous admettez en outre qu'il y a eu compromis dans ce cas-ci. Le Comité pouvait voyager à condition de faire rapport du projet de loi avant une date donnée, soit le 12 ou 13 septembre. Je ne crois pas qu'aucun d'entre nous se soit rendu compte que nous entreprendrions le genre de dialogue approfondi que nous avons connu à travers le pays, pas plus, j'en suis sûr, que nous aurions des centaines de pages de témoignages que les membres du Comité doivent à mon avis lire et étudier. J'ai fait mon intervention en sachant que vous tiendrez compte de mes commentaires de bonne foi dans l'esprit de collaboration et de conciliation que vous avez connu ces dernières années. J'espère donc que vous y penserez en réfléchissant aux travaux futurs du Comité.

**Le président:** Vous parlez bien.

Monsieur Benjamin et monsieur Mayer.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'appuie la demande de M. Mazankowski. Je comprends moi aussi la position de la présidence et le délai qui lui a été imposé, mais j'appuie l'intervention de M. Mazankowski et vous prierais, au nom des membres du Comité, de demander au ministre et au leader du gouvernement à la Chambre, que l'on nous accorde une prolongation au-delà du 12 septembre, si nous en avons besoin, pour étudier le projet de loi à l'étape du Comité.

**Le président:** Je vous remercie.

Avant d'accorder la parole à M. Mayer, et sans commenter les arguments que j'ai entendus jusqu'à maintenant, je signalerai simplement aux membres du Comité qu'en ajoutant les 26 et 29 août et le 2 septembre, nous aurons trois jours de plus.

Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** J'ai deux ou trois points à soulever, monsieur le président, au sujet des propos de M. Mazankowski. Tout d'abord, le ministre s'est montré assez responsable ce matin lorsqu'il a demandé au Comité de présenter une foule de recommandations. Pour exécuter le mandat qu'il a rappelé au Comité à maintes reprises, en posant des questions sur divers amendements, il nous faudra un peu de temps. Je ne crois pas que nous puissions le faire, nous allons certes essayer et comme le prouve la bonne volonté qui s'est manifestée pendant le voyage du Comité, nous avons fait preuve de souplesse. Nous avons siégé des heures très longues et pénibles dans bien des cas et j'estime qu'il serait presque honteux, après avoir tant travaillé, voyagé et entendu autant de témoins, de nous imposer un horaire inflexible qui nous oblige à faire rapport du projet de loi avant que nous puissions faire justice, non



[Text]

can do justice, not only to the people who appeared in front us, but the admonitions that the minister gave us this morning.

Lastly, there has been much talk about a consensus. I think that if we can have a little more time, I think we have got a possibility of arriving at a consensus in the committee on some amendments. So there are two or three additional reasons why I think that we need to do everything we can to talk ourselves out when we get clause-by-clause so we make sure that there is adequate time to reach a consensus and that we do not move away from it simply because of a time restraint. Again, in your position—and I have said this to you in the House many times—as one of the better committee chairmen in our committee system in the House of Commons, I would implore you to use those reasons and whatever other ones you can call upon yourself to see if you could get more time for the committee to do its job.

• 1700

**The Chairman:** Mr. Flis.

**Mr. Flis:** I will pass to Jean-Guy here and then I will . . .

**Le président:** Monsieur Dubois.

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais apporter une suggestion à la question du temps alloué pour l'étude du projet de loi. Vu que nous commençons demain après-midi à 14 heures, l'étude du bill article par article, et que nous poursuivons jeudi également, dans le but de disposer de plus de temps pour cette étude, car je vois que la semaine prochaine, il s'agit de mardi jusqu'à jeudi, serait-il possible, monsieur le président, de débiter nos séances lundi après-midi, plutôt que mardi, la semaine prochaine? Nous pourrions également siéger en soirée, pour une période de deux heures, soit de 20 heures à 22 heures. À ce moment-là, il nous serait facile de siéger, par exemple, le mardi et le mercredi. Nos travaux pourraient commencer lundi après-midi et se poursuivre lundi soir, de même que mardi toute la journée et mardi soir, de 20h00 à 22h00, tout comme le mercredi, d'ailleurs.

**Mr. Mazankowski:** And then we will sit on Tuesday, September 6, 1983. I am all for it.

**The Chairman:** I am prepared.

**Mr. Mazankowski:** Sure.

**Mr. Dubois:** And on Friday, September 9?

**Mr. Mazankowski:** Sure. Why not?

**Mr. Dubois:** If you want.

**Mr. Mazankowski:** Sure. Let us sit 36 hours a day. That is fine.

**Mr. Dubois:** No. It is just two hours in the night. You have Monday night or Tuesday and Wednesday night.

**Mr. Mazankowski:** We agreed a long time ago that Monday was for travelling, I thought.

**The Chairman:** Mr. Neil.

[Translation]

seulement à nos témoins, mais aussi aux avertissements du ministre ce matin.

Enfin, on a beaucoup parlé de consensus. Si le Comité pouvait avoir un peu plus de temps, je crois qu'il pourrait finir par s'entendre sur certains amendements. Voilà donc deux ou trois autres raisons supplémentaires pour lesquelles nous devons faire tout notre possible pour régler la question lorsque nous aborderons l'étude article par article, afin d'avoir suffisamment de temps pour en arriver à un consensus et de ne pas nous éloigner de celui-ci simplement par manque de temps. Encore un fois, dans votre situation—et je vous l'ai dit souvent à la Chambre—puisque vous comptez parmi les meilleurs présidents de comité de notre système de comités de la Chambre des communes, je vous prie instamment d'utiliser ces raisons et toutes les autres que vous pouvez trouver pour que le comité dispose de plus de temps pour faire son travail.

**Le président:** M. Flis.

**M. Flis:** Je vais passer la parole à Jean-Guy puis je vais . . .

**The Chairman:** Mr. Dubois.

**Mr. Dubois:** Thank you Mr. Chairman.

I have a suggestion about the time for the study of the bill. As we start the study of the bill section by section tomorrow afternoon at 2 pm et we continue Thursday, in order to have more time for that study—and I see that next week it will be Tuesday through Thursday—would it be possible, Mr. Chairman, to start our session Monday afternoon, rather than Tuesday, next week? We could also sit in the evening for a period of two hours, that is from 8 pm et 10 pm. At that time, it would be easy for us to sit, for example, Tuesday and Wednesday. We could begin our work Monday afternoon and continue Monday night as well as Tuesday all day and Tuesday night, from 8 pm to 10 pm, and the same thing Wednesday.

**M. Mazankowski:** Puis nous siégerons le mardi, le 6 septembre 1983. Je suis pour.

**Le président:** J'y suis disposé.

**M. Mazankowski:** D'accord.

**M. Dubois:** Puis le vendredi, 9 septembre?

**M. Mazankowski:** Bien sûr, pourquoi pas?

**M. Dubois:** Si vous le désirez.

**M. Mazankowski:** Bien sûr. Nous pourrions siéger 36 heures par jour. Ce serait parfait.

**M. Dubois:** Non. C'est seulement deux heures par soir. C'est-à-dire lundi ou mardi soir puis mercredi soir.

**M. Mazankowski:** Nous sommes convenus il y a longtemps que le lundi était réservé aux voyages, me semble-t-il.

**Le président:** M. Neil.

[*Texte*]

**Mr. Neil:** No, I would support Mr. Mazankowski's submission. The minister indicated that he was giving this committee a certain amount of laxity, that you people on the other side were basically free agents, and I think on that basis we will have to have a fair amount of time to discuss amongst ourselves possible areas of agreement.

We have all these clauses to go through, some 300 amendments that have been proposed by witnesses we have to look at, and I would urge you to go along with Mr. Mazankowski and ask the minister if he could extend the time perhaps for another week or 10 days into the sittings. I appreciate we have to report back, or supposedly we have to report back, by September 12, but I would assume that the minister will be meeting with Cabinet prior to the House coming back into session. He could certainly feel them out and if they felt another week or 10 days was suitable, then we could have a motion that we are not in the position to report back on September 12 and we want an extension of time, a gentlemen's agreement.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I simply raised this in advance. It is not something that has to be disposed of today. I simply put it to you to consider, and the matter can be disposed of later this week or next week, but I thought it was incumbent upon me to let you know some of the feelings that we had over here. I only did that in good faith and in the spirit of allowing this committee to proceed on a . . . There are grins and snickers across the way.

I think it is fair to say that this exercise perhaps has surprised many members on the government side. We have put our shoulder to the wheel and done the work that we have been asked to do. If you want to continue that spirit of co-operation and conciliation, I think there has to be some give and take. I advanced a suggestion which may have to be considered and it may not. Maybe things will go through smoother than we expect and we will be able to sit some evenings and sit longer hours, but I just wanted you to bear in mind that there may be the possibility that we may need some extra time.

• 1705

I did not detect from the minister today any total rejection of that. I thought that his appearance here was very conciliatory in the spirit of co-operation and open-mindedness, challenging the committee to do the work of perfecting an imperfect bill. Those were essentially his words. If you are going to carry on in that kind of light, then there has to be that sort of co-operation.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, I accept Mr. Mazankowski's idea that he is giving notice. We do not know what will happen once we get into the bill. It seems to me that the question is not so much with amendments that we will be dealing with, it is whether or not we can agree on changes to the bill that will take the form of amendments. I do

[*Traduction*]

**M. Neil:** Non, j'appuie le point de vue de M. Mazankowski. Le ministre a fait savoir qu'il accordait une certaine latitude à notre comité, que vous autres, de l'autre côté, êtes essentiellement des agents libres et je pense que, cela étant, nous devons disposer de pas mal de temps pour discuter entre nous des secteurs d'entente possibles.

Nous devons examiner toutes ces dispositions et les quelque 300 modifications qui ont été proposées par les témoins. Je suggère que vous acceptiez la proposition de M. Mazankowski et que vous demandiez au ministre d'accorder une semaine ou dix jours de plus à nos séances. Je comprends que nous devons présenter un rapport, ou que nous sommes sensés le faire, pour le 12 septembre, mais je suppose que le ministre va rencontrer les membres du Cabinet avant que les séances de la Chambre ne reprennent. J'aimerais certes connaître leur avis et, s'ils pensent qu'il convient de nous accorder une semaine ou 10 jours de plus, nous pourrions avoir une motion affirmant que nous ne sommes pas en mesure de faire un rapport pour le 12 septembre et que nous désirons un délai, une entente à l'amiable.

**M. Mazankowski:** M. le Président, j'ai tout simplement soulevé cette question d'avance. Il n'est pas nécessaire de la régler aujourd'hui. C'est tout simplement une question à envisager. Cela peut être réglé plus tard cette semaine ou la semaine prochaine, mais j'ai pensé qu'il m'appartenait de vous faire savoir ce que nous en pensons, de ce côté-ci. Je l'ai fait de bonne foi et dans le désir de permettre au comité de procéder . . . Je vois des sourires ironiques de l'autre côté.

On peut affirmer, je pense, que les séances ont pu surprendre plusieurs membres du côté gouvernemental. Nous nous sommes attelés à la tâche et nous avons fait le travail qu'on nous demandait de faire. Si vous désirez maintenir cet esprit de collaboration et de conciliation, je pense qu'il y a des compromis à réaliser. J'ai fait une proposition qu'il faudra ou non examiner. Peut-être les choses se dérouleront-elles plus doucement que nous pourrions le prévoir et pourrions-nous siéger certains soirs et plus longtemps, mais je voulais seulement vous rappeler la possibilité que nous puissions avoir besoin de plus de temps.

Je n'ai pas eu l'impression, aujourd'hui, que le ministre rejetait totalement cette proposition. J'ai trouvé qu'il s'était montré très conciliant en lançant au comité le défi de travailler, dans un esprit de collaboration et avec ouverture d'esprit, à perfectionner un projet de loi imparfait. Ce sont là, à peu près, les mots qu'il a utilisés. Si vous voulez que le travail se fasse sous cet éclairage, ce genre de collaboration s'impose.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, j'accepte la notification que formule M. Mazankowski. Nous ne savons pas ce qui va se passer lorsque nous attaquerons le projet de loi. Il me semble que la question n'est pas tellement celle des amendements que nous allons examiner, mais plutôt de savoir si, oui ou non, nous pouvons nous entendre sur des



## [Text]

not look at us going through this thing and trying to dot every "i". We are going to be talking about real issues—how many people are on the grain transportation commission; that type of thing—and how should they be divided. Those will be very real, practical decisions.

Quite frankly, we as a committee have probably done a better hearing on this aspect than anybody else has. We probably need less time than most committees to quibble over items in the clause-by-clause because we are pretty familiar with it. I think we can make good progress, and maybe after Labour Day we can have a look at it and see where we are. If we require more time, and we feel we need it, then we should go and ask for it. If we do not, well, we will not do it. I think by and large this committee is a pretty consensual group. We will have some sharp divisions between ourselves and some votes, but I think it will go reasonably well. I would be one to leave the door open, as Mr. Mazankowski has suggested. I think we all want to get the bill back in the House—maybe with the exception of you, Benjamin—in reasonable time. If we approach it on that attitude, I do not think there will be any problem.

**The Chairman:** It seems to me that that may be a good note on which to terminate this discussion. I would simply say to Mr. Mazankowski, who raised this issue, that as the chairman of the committee, I will definitely convey your sentiments to the minister. I would have to say to all members of the committee that when we started this exercise we knew what the timeframe was, and I made the deal with the government, so to speak. But in any case, I think Mr. Reid's note is a good one to end on.

Is the subcommittee's report, as amended, carried?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you very much.

This meeting is adjourned until tomorrow morning at 9:30 a.m.

## [Translation]

modifications du projet de loi qui se présenteront sous la forme d'amendements. Je n'imagine pas que nous allons nous lancer dans le travail de régler chaque détail. Nous allons traiter des problèmes véritables—combien de membres va compter la Commission du transport du grain; et des problèmes de ce genre—et comment doit se faire la répartition de ces membres. Ce seront là des décisions très réelles, très pratiques.

Je crois sincèrement que, à titre de comité, nous avons probablement tenu de meilleures audiences que quiconque sur cet aspect de la question. Nous avons probablement besoin de moins de temps que la plupart des comités pour étudier le projet article par article car c'est un projet que nous connaissons bien. Je pense que nous pouvons progresser rapidement et que, après la fête du Travail, nous pourrions nous arrêter pour voir où nous en sommes. Si nous avons alors besoin de plus de temps et que nous reconnaissons cette nécessité, nous devrions alors le réclamer. Sinon, nous ne le réclamerons pas. Je pense que, dans l'ensemble, notre comité sait recourir à l'esprit d'entente dans son travail. Nous serons profondément divisés parfois et il faudra parfois procéder par vote, mais je crois que les choses vont se passer raisonnablement bien. Je serais en faveur de ne pas écarter de possibilité, à l'instar de la proposition de M. Mazankowski. Je pense que nous voulons tous que le projet de loi retourne à la Chambre—sauf vous, peut-être, Benjamin—dans un délai raisonnable. Si nous adoptons cette attitude pour aborder la question, je pense qu'il n'y aura pas de problème.

**Le président:** Il me semble que le débat pourrait se terminer sur cette note positive. Je veux tout simplement dire à M. Mazankowski, qui a soulevé la question, que, à titre de président du comité, je ferai assurément part de vos sentiments au ministre. J'aimerais dire à tous les membres du comité que, lorsque nous avons commencé notre travail, nous en connaissions le cadre temporel et j'ai alors conclu l'entente avec le gouvernement, d'une certaine manière. Mais, quoi qu'il en soit, je pense qu'il convient de terminer sur la bonne note que nous a donnée M. Reid.

Le rapport modifié du sous-somit   est-il accepté?

**Des voix:** Accepté.

**Le président:** Merci beaucoup.

La séance est levée jusqu'   demain matin, 9h30.

APPENDIX ' 'TRPT-137' '

SUBMISSION OF ALBERTA WHEAT POOL,

MANITOBA POOL ELEVATORS, AND

SASKATCHEWAN WHEAT POOL

TO

The Western Grain Transportation Task Force

---

POSITION PAPER

RAILWAY COMPENSATION FOR TRANSPORTATION OF STATUTORY GRAIN

---

APRIL 2, 1982



TABLE OF CONTENTS

Page

I	Introduction	
II	The Level of Compensation Recommended by the 1980 Snavelly Report	
III	The Importance of Not Overstating The Raylway' Revenue Requirement	
IV	The Wheat Pools' Approach	
V	Adjustments to the Snavelly Approach to the Development of Variable Costs	
	A. Variable Costs Should Only be Those Actually Incurred by the Railways	
	1. Valuation of Grain Dependent Branchlines	
	(a) Cost of Capital	
	(b) Depreciation for Grain-Dependent Branchlines	
	2. Prairie Branch Line Rehabilitation Program	
	3. Maintenance Shortfall	
	B. Cost of Capital Rate	
VI	Adjustment to the Snavelly Approach to Contribution Over Variable Costs	
VII	Summary of Proposed Cost Reductions	
VIII	Productivity Improvements	
IX	Conclusion	
	TABLE 1 - Summary of Reduction in Railway Cost and Revenue Requirements - 1980	

I. INTRODUCTION

Alberta Wheat Pool, Manitoba Pool Elevators and Saskatchewan Wheat Pool (The Pools) have given extensive treatment, in this Submission, to the subject of railway costing as it relates to the Snavelly Report on 1980. Costs and Revenues in the Transportation of Grain. We have done this for two reasons:

1. The techniques for estimating rail costs are very complex, and are not widely understood in Canada. We have attempted in this document to explain a number of our concerns about methods and assumptions used by Mr. Snavelly in his estimates of 1980 costs. We are concerned that the Federal Government appears to have accepted the Snavelly figures and to have developed its February 8, 1982 Policy Statement on that basis.

The Pools have been closely involved in rail costing matters for some time, including the MacPherson Commission, the development of Costing Order R-6313, the first Snavelly Commission on Costs of Moving Statutory Grain, the Canadian Transport Commission Study on Uniform Classification of Accounts and the current Cost of Capital investigation of the Canadian Transport Commission. In the course of these activities we have developed some expertise in the subject of rail costing and some appreciation of the methods used by the Canadian Transport Commission in its auditing and regulating activities.

We have carried out an independent analysis of the January 1982 Snavelly Report entitled "1980 Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain under the Statutory Rates." This analysis shows that Mr. Snavelly has included not only costs actually incurred by the railways in 1980, but also certain costs associated with expenditures made by the Federal Government for branchline rehabilitation. He also included an allowance for maintenance shortfall when, in fact, such expenditures were not incurred in 1980 by either railways or government. He recommends that grain should make a substantial contribution above variable costs. Our calculation shows that, although grain will account for only 21 per cent of the incremental increase in traffic to 1990, Mr. Snavelly's proposed formula would result in grain financing approximately 50 per cent of the capacity expansion.

In total, our analysis indicates the grain costs estimated by Mr. Snavelly are too high, in the amount of \$202.8 millions. Details of this difference are provided on the following pages.

2. The accuracy of costing estimates has an important bearing on much of the discussion which will take place under Dr. Gilson's leadership in the weeks ahead, and in subsequent actions by the federal government.



In its February 8, 1982 policy statement, the government committed itself to a fixed annual contribution equal to the 1981-82 revenue shortfall. It has implied that shippers should bear all future increases in cost due to inflation, increased volume or other causes. Thus, both shippers and government have a mutual interest in ensuring that estimates of rail costs are as accurate as possible, and not excessive.

The Federal Government has provided substantial funds to the railways in the form of capital grants for branchline rehabilitation. It is important that proper recognition is given to such programs to avoid double payment to railways.

All parties in the current discussion are interested in achieving a rail system with adequate capacity for anticipated future traffic volumes. Subject to there being adequate protection to shippers, the Pools contend that the railways should be entitled to revenues sufficient to finance such capacity expansion, but not to excessive amounts. Appropriate rail costing techniques are relevant to the calculation of adequate but not excessive amounts. Rail costs and revenue requirements may change in future years as a result of factors such as inflation, productivity improvement, changes in operating procedures, and other items which are unpredictable at this time. Appropriate rail costing techniques must be able to identify and deal adequately with such changes.

It is anticipated that, when compensatory revenue levels are provided, the railways will be expected to purchase equipment, incur maintenance costs, and create capacity improvements with their own funds. It is our contention that the railways should be entitled to be compensated for such expenditures when they have been incurred, but not before.

For these reasons, the Pools suggest the examination of rail costing is a very important aspect of the current discussions and therefore demands the close attention of all parties.

## II.

### THE LEVEL OF COMPENSATION RECOMMENDED BY THE 1980 SNAVELY REPORT

By terms of reference dated August 6, 1981, the Government required Snavely, King and Associates to:

- (a) Identify the costs and revenues attributed to the movement of grain at the Crow's Nest Pass rate for the year 1980; and

- (b) Identify methodologies for determining an equitable contribution from statutory grain movements towards fixed or constant railway costs, over and above the variable costs for these movements.

Mr. Snavelly's calculations determined a total 1980 revenues requirement of \$670.7 million which, after credit for 1980 revenue paid by users of the service, resulted in a gross railway revenue shortfall of \$537.8 million, as shown in the following table:

#### 1980 REVENUE REQUIREMENTS

(Millions of Dollars)

	<u>CN</u>	<u>CP</u>	<u>NAR</u>	<u>TOTAL</u>
Total Variable Cost	280.0	259.5	8.0	547.5
Constant Cost Allocation	63.0	58.4	1.8	123.2
	-----	-----	-----	-----
Total Revenue Requirement	343.0	317.9	9.8	670.7
User Revenues	66.5	64.2	2.2	132.9
	-----	-----	-----	-----
Gross Revenue Shortfall	276.5	253.7	7.6	537.8

From the analysis the Pools have been able to make, it is obvious that the Report significantly overstates the total revenue requirement of the railways.

### III. THE IMPORTANCE OF NOT OVERSTATING THE RAILWAYS' REVENUE REQUIREMENT

There are a number of reasons why it is imperative that the baseline total railway requirement and the resultant gross revenue shortfall not be overstated. These can be summarized as follows:

- (a) It is assumed that annual inflation will be applied to a baseline number. To the extent that the baseline number is overstated, the impact of inflation will be overstated.
- (b) The Snavelly approach to contribution to constant cost is as a percentage of the variable cost. To the extent that the variable cost is overstated, the constant cost contribution will be overstated.
- (c) The Government has indicated in its Policy Statement that a limited amount of Government funding will be available. The Wheat Pools submit that the proposed Government funding is for the benefit of



users and, in particular, grain related users. If that limited Government funding is to be absorbed by variable cost and contribution overstatements, then there will be insufficient Government moneys available for legitimate purposes such as contributing to inflationary cost increases or the cost of moving increased volumes.

The Wheat Pools are strongly of the opinion that any change to the current statutory framework of freight rates related to grain will not be supportable if the method of cost ascertainment and contribution is not reasonable and acceptable.

#### IV. THE WHEAT POOLS' APPROACH

The Wheat Pools submit that, subject to provision for adequate performance by the railways, and assuming that adequate Government funding is available, an acceptable level of compensation would be the sum of:

1. the best estimate of variable costs which will be actually incurred by the railways for transportation of grain;
2. an amount sufficient to cover line-related depreciation, maintenance and cost of capital (i.e. an adequate return on investment) on new facilities paid for by the railways and placed in service in Western Canada pursuant to the \$13 billions expansion program.

Under this approach, the railways would recover their full variable costs (including ownership costs that fall into the variable category). The railways will also recover ownership and maintenance costs for those portions of new investments that are not treated as variable, i.e. line related. The result will be that, with respect to grain, the system will be treated as ongoing.

#### V. ADJUSTMENTS TO THE SNAVELY APPROACH TO THE DEVELOPMENT OF VARIABLE COSTS

Mr. Snavelly has stated that the areas of contention involved in his development of variable costs amount to 11 to 14 percent of his estimated variable costs; 11 percent for CN, 14 percent for CP. The Wheat Pools do not agree that the contentious elements in the Snavelly Report are limited to the items enumerated by Mr. Snavelly or, in fact, are limited to 11 to 14 percent of his estimated variable costs. It should also be noted that his reference to 11 to 14 percent only dealt with variable costs. The highly contentious area of contribution is totally separate.

A. Variable Costs Should Only be Those Actually Incurred by the Railways

Mr. Snavelly's estimate of variable cost assumes that, because of the low level of the statutory rates, the railways have deferred significant expenses which would otherwise have been incurred if the rates were higher. His estimate of variable cost is, therefore, not the variable cost actually incurred by the railways in 1980, but a hypothetical cost which would have been incurred by the railways if the rates were higher. As such, his cost estimates provide for a number of items which are not actually "incurred" by the railways at the present time.

Under the Government's proposed program, as the railways upgrade their Western Canadian plant, they may or may not incur some or all of the costs included by Mr. Snavelly for 1980. The Wheat Pools' position is that the railways are not entitled to compensation for these costs until they are actually incurred by them.

The following sections describe various adjustments which the Wheat Pools believe should be made to Mr. Snavelly's cost estimates in order to convert them to the level of costs actually incurred by the railways in 1980.

1. Valuation of Grain Dependent Branch Lines

(a) Cost of Capital

The 1980 Snavelly Report estimates that the cost of capital for railway funded assets in the grain dependent branchlines totalled \$18.6 millions for CN and \$22.5 millions for CP, totalling \$41.1 millions for both railways. This infers a net book value for these assets of \$73.2 millions for CN, \$88.5 millions for CP, totalling \$161.7 millions for both railways. This represents a net book value in excess of \$23,500 per mile for the two railways (6861 miles for CN and CP combined).

The development of cost of capital attributable to the grain dependent branchlines requires application of the cost of capital rate to the asset valuation for these lines. The establishment of the asset valuation proceeds from the actual original costs by class of roadway asset existing in these lines. The original cost for each class of asset in the branchline is then converted to a net book value by application of the ratio of net book value to original cost for that same class of asset on a system-wide basis. It is this net book value that constitutes the asset valuation to which the cost of capital rate is applied in order to arrive at the cost of capital.

The railways maintain net book values for assets on a group basis, rather than individually for each item. Under the group depreciation method, the depreciation allowance and net book value are maintained for each group on a system-total basis. The group method provides a valid asset valuation only



when all members of the group possess similar aging characteristics. This condition does not appear to be met for railway road property assets; assets in lightly used branchlines are normally expected to possess greater service lives than assets of the same class in heavily used mainlines.

The net book value derived from the group method of depreciation and application of system wide net to gross ratios results in a much higher branchline asset valuation than if depreciation records for branchlines were maintained separately. In fact, assets in branchlines (except assets provided and paid for by the Federal Government under the Prairie Branch Line Rehabilitation Programme) are old and would have little or no net book value if records for branchline depreciation were kept separately. This had led to a widespread concern that the group method of determining net book values overstates the railways' capital costs attributable to grain dependent branchlines. Such concern has been expressed by the MacPherson Royal Commission, the Reasons for Order No. R-6313 Concerning Cost Regulations, by Mr. Snaveley in both his Commission Report and in his 1977 Report, and by the Canadian Transport Commission in its 1980 Decision with respect to Revision of the Uniform Classification of Accounts for Canadian Railways. Both Mr. Snaveley and the UCA Decision recommended that separate asset groups be established for the grain dependent lines so that more appropriate accounting information could be made available for establishing the depreciation and cost of capital attributable thereto.

The Pools were surprised to note that, while Mr. Snaveley in his 1980 Report reiterates his recommendation for such separate asset groups, he concludes that the existing methodology does not result in a significant overstatement of capital charges for the grain dependent lines. This is at variance with the conclusions of his two prior reports as well as the opinions expressed by others who have studied the issue, and is certainly at variance with the opinion of the Pools.

Mr. Snaveley's contention appears to be based primarily upon his conclusion that, by virtue of their deferral of needed capital expenditures in the grain dependent lines, the asset base is considerably less than what it would be on an "ongoing system" basis. This would infer that, even though the railways have not made the capital expenditure required in these lines, they are nonetheless entitled to compensation as if they had. This consideration was examined at length by Mr. Snaveley in his 1977 Report. At page 65 of that Report, he stated:

"However, a capital cost is not incurred unless an expenditure is actually made, i.e., the deferral of a capital expenditure does not result in a hidden cost to the owner of the asset.

For these reasons, I include that, if the purpose of the cost study is to form a basis for a subsidy payment, then the depreciation and capital funds cost associated with

the deferral of capital expenditures should not be included.''

Thus, Mr. Snavelly has changed his position with respect to this point in his 1980 Report. The reasons for this change are not explained. The Pools submit that Mr. Snavelly's first position is credible and reasonable, and we continue to support it. That position is consistent with the concept that the baseline for railway compensation should be the variable cost actually incurred by the railways.

The problem is then to establish a more reasonable basis for valuation of the grain dependent branchlines.

Until such time as separate groups are established for the branchline assets, the only available alternative is application of the methodology utilized by the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission (RTC) in the context of branchline compensation applications by the railways. Recognizing the overstatement inherent in use of net book value based upon system-wide net-to-gross ratios, RTC (pursuant to the findings expressed in the Reasons for Order No. R-6313) allows cost of capital on the basis of the lesser of net book value and net salvage value for the branchline assets which were in place prior to the application to abandon. Roadway assets which, subject to RTC approval, were placed in service following the application to abandon are valued at their net book value.

The Pools have analyzed a sample of Statements of Actual Loss issued by RTC in various Prairie Branch Line abandonment proceedings over the period 1975-1980. This analysis indicates that, in all cases, the branchline assets were valued at net salvage value. Adjusting the results of the statements to bring them all forward to 1980, yields an estimated average asset valuation of \$11,500 per mile for branchline roadway assets, or approximately one half the value implied by the cost of capital determined by Mr. Snavelly as indicated on pages 10 and 11 above.

In justification of his branchline cost of capital determination, Mr. Snavelly has estimated, in his 1980 Report, that the net salvage value of prairie branchlines is \$53,000 per mile, based upon input received from the railways. The Pools' analysis of the Statements of Actual Loss indicates that the \$53,000 level exceeds even the claims which were made by the railways themselves to the RTC. RTC normally disallows a significant portion of the railway claim, contending that the unit salvage values utilized by the railways are excessive. For these reasons, the level of \$53,000 per mile is not credible as an estimate of net salvage of the grain dependent branchlines. Also, for the reasons outlined above, Mr. Snavelly's implicit net book value of approximately \$23,500 per mile is excessive.

Using a value of \$11,500 per mile applied to 6861 miles of grain dependent branchlines, the Pools estimate that the net salvage value of the grain dependent lines is about \$78.9 millions in 1980, resulting in a cost of



capital, (using Mr. Snavelly's cost of capital rate), of \$20.0 million, compared to \$41.1 million in the Snavelly Report, a difference of \$21.1 million. If net book value were determined based upon specific branchline depreciation, the Pools submit that the cost of capital for branchline assets would be far less than \$20 millions.

(b) Depreciation for Grain-Dependent Branch Lines

Mr. Snavelly included some \$4.9 million for depreciation of the grain dependent lines as a cost incurred by the railways. RTC procedure for branchline compensation allows for depreciation only to the extent of any decline in net salvage value for those assets where net salvage value is used as a valuation basis, which the Pools' analysis indicates is almost always the case. Since salvage values have, in recent years, not generally declined, allowances for branchline depreciation would not normally be included by the RTC in railway compensation. In fact, for consistency, when net salvage value of branchlines increases, this should be treated as negative depreciation (i.e. a credit to costs). However, for this analysis, in keeping with RTC procedure, the Pools have merely eliminated allowance for depreciation of the assets of the grain dependent lines.

2. Prairie Branch Line Rehabilitation Programme

Mr. Snavelly has included an amount of \$9.9 millions for depreciation and cost of capital for assets purchased under the Prairie Branch Line Rehabilitation Programme. Funds under the programme are provided by the federal government.

Mr. Snavelly justifies his position by suggesting that these ownership costs constitute some type of reward for past losses. He examined this issue in his 1977 Report and came to a contrary conclusion. At Page 53 thereof he stated:

''As we are not aware of any stated Government intent to treat the rehabilitation expenditures as a retroactive subsidy to the railways, they have been excluded from the asset base of the grain dependent lines for the purposes of the 1977 Study, i.e. they were treated as Government subsidy to the user of statutory grain transportation service as is the Government's investment in Canadian Wheat Board hopper cars.''

It is fundamental Canadian jurisprudence (as opposed to U.S.) that the relevant intent is that of Parliament or the Crown, and this intent is not to be established from statements of Ministers or Members of Parliament, but only from legislation or contractual documents. Mr. Snavelly's 1980 position is unsupported by anything in the Rehabilitation Contracts, the Railway Act or any other relevant legislation.

The preamble to the first Rehabilitation Agreement dated September 15, 1977 sets forth the intent of the Government:

‘‘WHEREAS it is in the public interest and to the general advantage of Canada that the grain transportation and handling system in Western Canada be modernized and improved; and

WHEREAS the present condition of the prairie branchlines primarily utilized for the carriage of grain is such as to impede the efficient collection and transportation of grain; and

WHEREAS there exists a need to rehabilitate or otherwise restore certain branchlines to a state deemed adequate to permit their continued utilization to at least the year 2000; and

WHEREAS CN and CP have agreed to cooperate with Her Majesty in achieving this purpose; and

WHEREAS Her Majesty has represented to CN and CP that the sum of \$100 Million will be made available in the form of a capital grant to cover the cost of carrying out during 1977 and 1978 the rehabilitation program described in Appendices A, B, C and D hereto, pertaining to branchlines in Western Canada.’’

Clearly, the rehabilitation programme was implemented because it was ‘‘in the public interest and to the general advantage of Canada that the grain transportation and handling system in Western Canada be modernized and improved’’. There is absolutely no indication of an intent to compensate the railways for alleged past losses.

The reason the rehabilitation program was necessary was because the railways refused to invest capital in subsidized branchlines and await revenue subsidies under Section 252 to 259 of the Railway Act. The Government was forced to put the money up front. The railways had the opportunity of using the subsidy system in place, of putting up their own capital, and of receiving ownership costs in the form of subsidies. They rejected that option. To suggest that the Government or users pay ownership costs in these circumstances is simply not credible.

It is to be noted that the figure of \$9.9 millions applies to 1980. As Government investment continues under the Rehabilitation Programme, ownership costs associated with the Programme would become substantially greater. The railways did not incur and will not incur ownership costs for rehabilitation assets. Such costs should be excluded.



### 3. Maintenance Shortfall

Mr. Snavelly includes an amount of \$34.6 millions which he terms the maintenance shortfall in 1980 for the grain dependent branchlines. This is the difference between the estimated normalized maintenance costs for an ongoing railway system and maintenance costs actually incurred.

Thus, these expenses are not part of the 1980 costs of the railways.

Inasmuch as the Rehabilitation Programme is bringing the branchlines to a current condition, it is unlikely that the railways will actually incur any shortfall costs. Should the railways incur maintenance costs from their own funds, they should be entitled to recovery when such costs are incurred.

#### B. Cost of Capital Rate

Mr. Snavelly's cost estimates include two elements of costs related to capital assets, namely:

- depreciation charges, at a level which is sufficient to recover the initial investment over the estimated useful life of the assets;
- cost of capital, designed to cover financing costs, and to pay shareholders a fair return on investment.

Mr. Snavelly develops his cost of capital estimates by application of a rate of 25.4 percent to the estimated net book value of railway assets deemed variable with handling of the grain traffic.

Establishment of a suitable cost of capital rate for regulated activities is both complex and controversial. A large number of methodological issues have been widely debated both before regulatory bodies and in the literature including, but by no means limited to, estimates of the "fair" level of return on investment for equity shareholders.

The RTC establishes cost of capital rates for both railways for various purposes, on an annual basis. The methodology utilized by RTC in development of its cost of capital rates has been under development and refinement since the formation of the Canadian Transport Commission. The Wheat Pools have been active participants in those aspects of development which have included public input, including the major review of cost of capital issues which the RTC is currently conducting. Undoubtedly, evolution and improvement of these methodologies will continue. However, at the present time, we believe that the RTC developed cost of capital represents a closer approximation of the cost of capital for Canadian railways than that developed by Mr. Snavelly.

The RTC cost of capital rates of particular relevance herein are those which are established for use in determination of compensation payable to the railways for uneconomic services which they provide. For the year 1980, the approved RTC rates for this purpose are 20.82 percent for Canadian Pacific and 12.43 percent for Canadian National. The low Canadian National rate is attributable primarily to the fact that it includes no allowance for payment of income taxes. If an allowance for income taxes were included in the CN rate on the same basis as CP, the CN cost of capital rate would be 21.17 percent for the year 1980. This cost of capital is based on use of the actual CN capital structure which contains no deferred taxes, the CN embedded debt rate and the same equity rate as for CP.

In the context of the current discussions, it appears that the railways are to receive, each year, a guaranteed coverage of their variable costs plus a contribution. The RTC, in its August 27, 1979 Income Tax Decision, found that in such circumstances, operations subject to such guarantees would be less risky than normal commercial operations. This would justify an even lower cost of capital rate than that established by the RTC. The Pools submit that it would be appropriate to take this lower risk into account in arriving at the cost of capital involved in the movement of statutory grain. In the absence of a calculated rate of return based upon this lower risk, the Wheat Pools have used RTC cost of capital estimates. However, it should be noted that they are higher than the cost of capital that the Wheat Pools feel is appropriately attributable to the movement of this traffic.

The Pools therefore submit that the cost of capital rate of 25.4 percent utilized by Mr. Snavelly is excessive and, for the purpose of the current analysis, submit that a cost of capital rate of 21 percent, being the average of the two railways when an income tax allowance is provided for Canadian National, should be utilized, although it is overly generous to the railways.

From Schedules XXV and XXVI of the 1980 Snavelly Report, the cost of capital for 'Other Lines and Equipment' is estimated by Mr. Snavelly at \$38.008 millions for Canadian National and \$35.988 millions for Canadian Pacific, totalling \$74 millions. These estimates are based upon application of the cost of capital rate of 25.4 percent. If this rate is reduced to 21 percent, the associated cost of capital would be reduced to \$61.2 millions, a reduction of \$12.8 millions.

The same reduction in cost of capital rate would apply to the road property asset valuation of the grain-dependent lines. On the basis of the Pools' estimated value of \$78.9 millions and applying the 25.4 percent rate, the cost of capital would be \$20 millions as indicated on page 16. By reducing the cost of capital rate from 25.4 percent to 21 percent, the associated cost of capital would be reduced to \$16.5 millions, for a reduction of \$3.5 millions.

The total overstatement associated with the use of the 25.4 percent cost of capital rate is thus estimated at \$16.3 millions (\$12.8 millions plus \$3.5 millions).



VI.

ADJUSTMENT TO THE SNAVELY APPROACH  
TO CONTRIBUTION OVER VARIABLE COSTS

The position of the Wheat Pools is that the contribution to constant costs recommended by Mr. Snavely is excessive and unwarranted. The experience of users who are entitled to minimum compensatory rates (e.g. rapeseed products, VIA Rail) is that the railways will always favour the traffic that provides the higher contribution. Consequently, any contribution over variable costs should only accrue to the railways if service, equipment and facilities are adequately and efficiently provided. Any contribution should be at the absolute practical minimum.

A more objective approach therefore than that adopted by Mr. Snavely would be to provide a contribution at a level which would enable the railways to finance the new investment for the necessary facilities and services to efficiently transport grain.

According to the Government Policy Statement, the railways will, over the next 10 years, be required to expend about \$13 billion (in current dollars) in the western portions of their systems in order to provide the required expanded capacity to handle total forecast traffic growth. The Pools are advised that the total investment for Canadian Pacific is \$5.6 billions, of which \$2.4 billions would be for motive power and rolling stock, and \$3.2 billions for roadway property. While we do not have a similar breakdown for Canadian National, if the Canadian Pacific breakdown applied to Canadian National, the corresponding Canadian National investments would be \$3.2 billions for motive power and rolling stock, and \$4.2 billions for roadway property. Thus, the total for the two railways would be \$5.6 billions for motive power and rolling stock and \$7.4 billions for roadway property.

Looking first to the motive power and rolling stock category, the cost of capital, depreciation and maintenance associated with these investments represent variable costs and, hence, to the extent that portions of this investment are required for grain, the related capital and maintenance costs would be fully reflected in the variable costs, and no contribution over variable costs will be required in order to justify such investments.

In the case of the investment for roadway property, a portion of this investment is treated as variable with traffic volume, while the remainder (i.e. the line-related portion) is not directly attributable to traffic. Lacking further detail on the composition of this investment, it is not possible for the Wheat Pools to accurately identify the breakdown of these roadway property investments into the two categories. It is the understanding of the Wheat Pools, however, that, in general, the variable component of road property investment tends to exceed, somewhat, the line-related or fixed components. However, for the purpose of this discussion, we have assumed that 50 percent of the new road property investment would be volume-related, with the remaining 50 percent being fixed or line-related. The cost of capital, depreciation and maintenance associated with the volume related component

will, like the investments in motive power and rolling stock, be fully captured in variable costs. No additional contribution over variable cost would be required for this component. The remaining component, representing \$3.7 billions, represents the line-related new road property investment, and it is to this component of the investment that the contribution over variable cost should be addressed.

From the data provided by the Government, an increase of 9 million tonnes in the westbound export rail movement of grain from 1981 to 1990 is forecast, (11 million tonnes in 1981, 20 million tonnes in 1990). This is compared to an increase of 43 million tonnes for all bulk export commodities over the same period. Since it is said that these incremental volume increases will require the new rail capacity, and if grain is to support its share (on a new tonnage basis) of the cost of new line-related investment, it should support approximately 21 percent of that investment (9 million : 43 million) or 777 million (21% percent of 3.7 billions).

While the Pools have not received a breakdown of the time phasing of the railway investment over the next decade, it is reasonable to expect that, measured in constant dollars, an approximately equal investment will be made in each year of that decade. Thus, by virtue of anticipated inflation, expenditures as measured in current dollars will be less in the early years than in the later years. Assuming an anticipated inflation rate of 10 percent annually, this would infer first year investment of \$49 millions for line-related road property investment attributable to grain. Thereafter, if that amount were to increase at a compound annual rate of 10 percent, the total expenditure over a 10 year period would be \$777 millions attributable to grain.

In respect of this investment, the contribution over variable cost should be sufficient to cover cost of capital, depreciation and maintenance. For the purposes of this Position Paper, we have assumed that the aggregate of these three components would represent an annual cost of 25 percent of the line-related investment, being composed of 21 percent cost of capital, two percent depreciation and two percent maintenance. On this basis, the required contribution over variable cost in the first year would be \$12.3 millions, (25 percent of \$49 millions) being \$5.3 millions for Canadian Pacific and \$7.0 millions for Canadian National. These levels should be adequate to compensate the railways fairly for all costs associated with the non-variable components of their new investments in respect of the first year, including all related overheads which, presumably, are provided for in the railway cost estimates.

Over the subsequent years of the decade as further new investments are made by the railways, these levels of contribution will increase to compensate the railways for the subsequent investments as well as those which have been previously made. However, at no point, would they approach the levels of compensation recommended by Mr Snavely in the 1980 Report.



The Pools are now aware of the anticipated railway line-related investment needs which might exist beyond the year 1991. Conceivably, the significant program envisaged for the next decade may not have to recur in the following decade to the same extent (in real dollars). If this were the case, the rate of increase in contribution over variable cost would decelerate reflecting the reduced level of real expenditure. On the other hand, using a fixed percentage contribution as recommended by Mr. Snavelly the contribution over variable cost for the railways would continue to accelerate even in the face of a reduced rate of real investment by the railways.

## VII.

SUMMARY OF PROPOSED COST REDUCTIONS

Based on the foregoing analysis, Table '1' represents a summary of the cost reductions proposed by the Pools. Combining the five categories of variable cost reduction discussed previously herein, it is the Pools' estimate that, for Canadian National and Canadian Pacific combined (excluding transit traffic), the total impact would be to reduce the estimated total variable cost by \$86.8 millions. The total variable cost to which these reductions would apply (seen Snavelly 1980 Report Schedules XXV and XXVI) is \$276.8 millions for Canadian National and \$253.9 millions for Canadian Pacific, for a total of \$530.7 millions. Thus, the reductions proposed by the Pools amount to some 16.4 percent of these total variable costs for Canadian National and Canadian Pacific (excluding transit traffic).

Lacking the details behind Schedules XXV and XXVI for transit traffic and NAR, the Pools assume that this percentage reduction (16.4 percent) would apply equally to these latter operations. If this is the case, the total cost reduction would be 16.4 percent of the \$547.5 millions of total variable costs (including all three railways, plus transit traffic), totalling \$89.8 millions. Subtracting this amount from Mr. Snavelly's total variable cost, it is the Pools' estimate that the total variable cost associated with grain transportation is \$457.7 millions in 1980.

The foregoing analysis is not exhaustive. As indicated by Mr. Snavelly at the March 17 seminar, overstatement of boxcar ownership costs arising from application of system-wide net to gross ratios for all cars could approximate \$4 millions. Further, the Pools have not addressed Mr. Snavelly's findings with respect to such important cost categories as the operating costs associated with 'Other Lines - Above Rail' which account for \$331 millions or 60 percent of total variable cost. As it is, the Wheat Pools have identified \$89.8 million of cost overstatement or 16.4 percent of the variable cost determined by Mr. Snavelly.

Mr. Snavelly's contribution to constant costs amounted to \$123.2 millions. The Wheat Pools submit that a contribution of \$12.3 million in the first year after the Western investment program commences (10.2 millions in 1980 dollars) will satisfy the requirement that the railways be treated as an ongoing system and will cover all costs associated with that new investment including

overhead costs. The difference between Mr. Snavely's contribution and that proposed by the Wheat Pools on the basis of 1980 dollars is \$113.0 millions.

SUMMARY OF IDENTIFIED DIFFERENCES BETWEEN  
SNAVELY AND THE WHEAT POOLS

	<u>Snavely</u>	<u>Wheat Pools</u>	<u>Differences</u>
Variable Cost	\$547.5 millions	\$457.7 millions	\$ 89.8 millions
Contribution	123.2	10.2*	113.0
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
TOTAL	670.7	467.9	202.8

The Wheat Pools submit that the variable cost and contribution overstatements by Mr. Snavely amount to over \$200.0 million or more than 30 percent of his estimate of the railways' total revenue requirements. This gross overstatement cannot be permitted to form the basis of compensation to the railways.

VIII.

PRODUCTIVITY IMPROVEMENTS

At the Snavely seminar in Winnipeg on March 17, 1982, representatives of CP Rail indicated that productivity improvements would arise from the proposed capital investment program. Indeed, it would be hard to justify an investment of \$13 billions if some productivity improvements could not be expected.

In the past, the railways have resisted sharing productivity improvements with captive shippers, e.g. Application of woodpulp industry to the RTC for incentive rates for heavier loadings is being resisted by the railways although improved productivity is obvious.

It is not clear in the present discussions that productivity improvements will flow to the users. Unless these improvements do flow to the users, the railways will receive not only their variable costs, but an ever increasing contribution as they obtain productivity improvements and do not reflect them in reduced costs.

It is imperative that the costing mechanism recognize the potential for productivity improvements and ensure that the railways receive no more than

---

\* \$12.3 millions is the contribution required in the first year of the Western investment program, e.g. 1982 or 1983. As such, it would require discounting to accurately reflect 1980 dollars. In 1980 dollars it would approximate \$10.2 millions.



the best estimate of variable costs plus the contribution required to justify line-related investment.

IX.

CONCLUSION

The Government has indicated that it is prepared to make available \$612 millions annually to cover the Crow Gap. The Wheat Pools' estimate as outlined above, demonstrates a much lower revenue shortfall. The difference between \$612 millions and the actual revenue shortfall is needed to assist in meeting such items as inflationary cost increases in the future, increases due to traffic volume growth, and increases in line-related ownership and maintenance costs. It must not be dissipated in overstated railway revenue requirements.

TABLE 1  
SUMMARY OF REDUCTIONS  
IN RAILWAY COSTS AND  
REVENUE REQUIREMENTS 1980

- - - - -

VARIABLE COST  
(Millions)

VARIABLE COST AS PER SNAVELY \$547.5

Reductions attributable to

1. Revised valuations of road property in grain dependent lines	\$21.1
2. Elimination of depreciation for road property in grain dependent lines	4.9
3. Elimination of depreciation and cost of capital for Rehabilitation Assets	9.9
4. Elimination of maintenance shortfall	34.6
5. Reduction in cost of capital rate to 21%	<u>16.3</u>

Total reductions for CN & CP excluding transit 86.8

Total as percent of CN & CP variable costs excluding transit  $86.8 \div 530.7 = 16.4\%$

Reduction applicable to total variable costs (CN, CP, transit & NAR)  $16.4\% \times 547.5$  89.8

VARIABLE COSTS AS PER WHEAT POOLS \$457.7

- - - - -

CONTRIBUTION OVER VARIABLE COST  
(Millions)

CONSTANT COSTS AS PER SNAVELY \$123.2

Excess over level required to finance line related new investment 113.0

CONTRIBUTION AS PER WHEAT POOLS \$ 10.2

- - - - -

SUMMARY - 1980  
(Millions)

	Snavely	Wheat Pools	Differences
Variable cost	547.5	457.7	89.8
Contribution	<u>123.2</u>	<u>10.2</u>	<u>113.0</u>
Total	670.7	467.9	202.8



APPENDIX ' 'TRPT-138' '

Equitable Allocation of Compensatory

Grain Compensation

Between CN Rail and CP Rail

Prepared for

Grain Transportation Directorate

Transport Canada

by

Snavelly, King & Associates, Inc.

February 1983

## TABLE OF CONTENTS

<u>Section</u>	<u>Page</u>
I. The Issue .....	
II. The Magnitude of the Difference .....	
III. The Arguments .....	
IV. Analysis of the Arguments .....	
A. The Single Compensatory Rate Scale .....	
B. The Dual Compensatory Rate Concept .....	
V. Recommended Allocation Procedure .....	
A. Prince Rupert-Vancouver and Cargary-Edmonton Equal- ization .....	
B. Service to Churchill.....	
C. Lighter Density Grains.....	
D. Impact of the Proposed Arbitrairies on the Alloca- tion of the Compensatory Revenue .....	
VI. Implementation of the Allocation Procedure .....	
VII. Conclusions .....	
VIII. Additional Recommendation .....	



## LIST OF ATTACHMENTS

Number

- A           Development of the Year 1980 Compensatory Rate Revenues for CN Rail and CP Rail on the Single Compensatory Rate Scale Concept
- B           Examples of the Means by Which the Single Compensatory Rate Factor Concept Could Provide Incentives to the Railways to Reduce Variable Costs
- C           Development of the Year 1980 Compensatory Revenues for CN Rail and CP Rail on the Single Compensatory Rate Scale Concept After Inclusion of CN Base Statutory Rate Arbitraries
- D           Illustrative Example of the Development of the Compensatory Rate Factors Under the Proposed Compensatory Revenue Allocated Methodology

## Equitable Allocation of Compensatory Grain Compensation Between CN Rail and CP Rail

---

At the request of Grain Transport Directorate, Transport Canada, Snavelly, King and Associates reviewed the Western Grain Transportation Report on Consultations and Recommendations by Dr. J.C. Gilson, dated June 15, 1982; Report of the Task Force on Rates, dated November 1982; and certain papers prepared by CN Rail and CP Rail in respect to the allocation of the grain compensation package between the two railways. This paper presents our analysis of and recommendations for an appropriate compensation methodology.

### I. The Issue

The issue addressed herein is caused by the following conditions and/or considerations:

- . The report of the Task Force on Rates recommended that the base statutory rate tariff contain one rate scale applicable to both CN Rail and CP Rail.
- . The Report of the Task Force on Rates recommended that the compensatory rate tariff contain two rate scales--one containing the rates to be paid by the shipper and one containing the rates to be paid by the Federal Government.
- . The Gilson Report delineates the elements to be considered in converting the base statutory rate scales to cost-based compensatory rate scales. These elements are the same for both railways.
- . Neither the Task Force Report nor the Gilson Report, make recommendations as to whether the factors to convert from the base statutory rate scales to the compensatory rate scales should be calculated separately for each railway or for the two railways combined.
- . Historically, CN Rail's compensatory rate conversion factor (i.e., the ratio of the cost based compensatory rate revenue to the base statutory rate revenue) is higher than is CP Rail's.

As a result of the above, application of each railway's compensatory rate conversion factor to the common base statutory rate scale will produce a higher compensatory rate scale for CN than for CP. Thus, the issue at hand, and to which this paper is addressed, is whether there should be a single compensatory rate scale based on the cost and revenue characteristics of the two railways combined or dual compensatory rate scales--one for each railway based on each railways specific revenue and cost characteristics. Acceptance



of the dual compensatory scales alternative raises a secondary issue: Should the shipper's compensatory tariff reflect the relative difference in each railway's compensatory rate scale or should the difference be reflected solely in the Federal Government's compensatory tariff?

## II. The Magnitude of the Difference

As a detailed cost and revenue study has not been performed for the 1981-82 base year period, we used the Snavely, King and Associates (SKA) study for year 1980 to estimate the magnitude of the difference in the compensatory rate revenues that would be received by each railway under the single and dual compensatory rate scale concepts. To bring the SKA study more into line with the Gilson Report and other changes since 1980, the following adjustments were made to the SKA results to develop the estimated revenue requirements for year 1980 at the compensatory rate levels.

- . The depreciation and cost of capital costs for grain dependent lines assets acquired through the branch line rehabilitation programme were eliminated.
- . The cost of capital rate was reduced from 25.4 percent to 20.8 percent.
- . The NAR and transit costs were recomputed to reflect the above changes.
- . A contribution to fixed costs equal to 20 percent of the volume-related variable costs was included.
- . The NAR was combined with CN Rail.

Attachment A shows the results of this analysis. Line 5 reveals that, under a dual compensatory rate scale, CN Rail would receive \$316.976 million in revenues from freight rates and CP Rail would receive \$282.600 million. However, as shown on Line 14, under a single compensatory rate scale, CN Rail actually would receive only \$309.710 million (a shortfall of \$7.266 million) and CP Rail actually would receive \$289.848 million (a windfall of \$7.248 million). Thus, as shown on Line 17, CN actually would earn a contribution of only 16.81 percent and CP would earn a contribution of 23.74 percent.

## III. The Arguments

The essence of the arguments put forward in favor of single compensatory rate scales is that it is consistent with the ratemaking railway

concept applied in setting commercial rates--(1) and the single base statutory rate concept recommended by the Task Force on Rates.

In contrast, the essence of the argument put forward in favor of the dual compensatory rate scales is that the compensatory rates on statutory drain are not competitive commercial rates, but, rather, are cost-based rates intended to return the same relative contribution on volume-related variable costs to each railway. Further, it is argued that the differences in the variable cost and statutory rate revenue bases of the two railways, and hence in the calculated compensatory rate conversion factor of each, are largely, if not totally, caused by circumstances beyond the control of the management of either railway and that the differences will become more rather than less pronounced in the future.

The proponents of the dual compensatory rate scales recognize that, at compensatory rate levels, there will be competition between the two railways for the grain traffic. So as not to place the higher cost railway, or the shippers it serves, at a competitive disadvantage, they contend that the rates to the shippers should be equalized and the difference in the compensatory rates of the two railways incorporated into the rates to be paid by the Federal Government.

While the proponents of the two positions put forth other arguments in their favour, we believe that they are more "window dressing" than substantive and tend to obfuscate rather than clarify their basic positions.--(2)

- 
- (1) Under these conditions, the lower cost or ratemaking railway generally sets the rate level and the higher cost railway either competes on a price basis and thus earns a lesser contribution to fixed costs or charges a higher price and competes on a service basis and/or forgoes a portion of the market share.
  - (2) For example, the proponents of reflecting the differences in the cost and revenue characteristics of the two railways in the compensatory rate scales actually propose a single compensatory rate scale based on the characteristics of the low cost railway and a separate payment to the high cost railway from the Government's share of the total payment to equalize its relative contribution to fixed costs with that of the low cost railway. This appears to be nothing more than an attempt to obscure the fact that they are proposing that the Federal Government's payments to the high cost railway be based on a differentially higher compensatory rate scale.



#### IV. Analysis of the Arguments

As is generally the case with most issues, both of the positions on this issue have some merit.

##### A. The Single Compensatory Rate Scale

In our opinion, the concept of a single compensatory rate scale for both railways is consistent with the findings of the Task Force on Rates that there should be a single base statutory rate scale, is consistent with the "yardstick or ratemaking railway" concept embedded in the setting of commercial rates, and is consistent with the "equal rates for equal distance" concept underlying the existing and the proposed statutory rate scales. A significant advantage to this proposal is that it could encourage both the high and the low cost railway to reduce their variable costs in order to increase their absolute contribution to fixed costs. Attachment A hereto illustrates why both the high cost and the low cost railway would have incentives to reduce their variable costs under the single compensatory rate scale concept.

However, the single compensatory rate scale concept has two major flaws. First, it fails to take into account the fact that a significant portion of the difference in the compensatory rate conversion factors of the two railways is, indeed, the result of imposed rather than management created conditions. Second, it allows the presence of these imposed conditions to provide a "windfall contribution" to the railway with the lower conversion factor at the expense of the railway with the higher conversion factor. While the Gilson Report did not explicitly recommend that each railway receive an identical relative contribution to fixed costs, we believe that it clearly intended that the recommended maximum contribution to fixed costs reflected the approximate contribution that each railway should earn under conditions of equally efficient management.

##### B. The Dual Compensatory Rate Concept

The dual compensatory rate scale concept overcomes the two flaws found in the single compensatory rate scale. By definition, it ensures that neither railway will earn more than the maximum contribution to fixed costs recommended in the Gilson Report. Since the compensatory rate scale of each railway is based on its specific cost and revenue relationship, it also ensures that each railway will be compensated for circumstances that are imposed upon it and, hence, beyond the control of its management. However, since it compensates for all cost and the control of management. Most important, the dual compensatory rate concept provides no incentive to either the high cost railway or the low cost railway to reduce their respective volume-related variable costs and every incentive for them to increase these costs. This is because, under the dual concept, any reduction in a railway's

volume-related costs will cause a direct and proportionate reduction in its absolute contribution to fixed costs and any increase in a railway's volume-related variable costs will cause a direct and proportionate increase in its absolute contribution to fixed costs.

V. Recommended Allocation Procedure

We believe that the allocation of the compensatory grain rate revenues between the two railways should:

- . not provide an incentive for the railways to increase their volume-related variable costs per ton of grain transported and, to the maximum extent possible, should provide an incentive for them to decrease their volume-related variable costs.
- . permit either railway the opportunity to recapture and earn a maximum contribution on those volume-related costs it experiences as a result of elements in the statutory rate structure which are clearly beyond the control of its management; and
- . incorporate a methodology that is relatively stable and easily administered.

Of the two proposals for allocating the revenue from the compensatory grain rates between the two railways, we conclude that the single factor rate proposal is the more desirable proposal. This is because it is more consistent with the yard-stick or rate setting railway concept employed in commercial ratemaking, is more consistent with the equal rates for equal distance concept of the statutory rates, and provides some incentives to each railway to reduce its volume-related costs. However, acceptance of this proposal, without modification, would provide one railway the opportunity to enjoy, at the expense of the other railway, contributions to fixed costs well above the recommended maximum because of circumstances which are imposed upon the other railway rather than created by the railway which enjoys the benefits. To substantially reduce or eliminate this undesirable feature, we recommend that the arbitraries described below be incorporated into the Federal Government's payment to compensate for major inequities in the base statutory rate structure imposed upon the railways which, in our judgement, are clearly beyond the control of their respective managements.

A. Prince Rupert--Vancouver and Calgary--Edmonton Equalization

The proposed base statutory rate scale contemplates the equalization of the rates to Prince Rupert with those to Vancouver which, in turn, are based on the CN ratemaking miles via Edmonton. This will cause CN Rail to



incur an additional haul of 191 miles without compensation.--(3) The proposed scale also contemplates a continuation of the rate equalization for shipments moving to Vancouver via Calgary with those moving via Edmonton. As the Edmonton route is approximately 124 miles longer than the Calgary route,--(4) this results in CP Rail receiving revenue for 124 miles of haul which it does not perform.

Under the proposed base rate scale shown in Table 3 at page 17 to The Report of the Task Force on Rates, it would appear that the proposed equalizations produce the following inequities in the base statutory rate revenues received by CN Rail.

Rate Inequities Inherent  
in the Proposed Port and Route Equalizations

A. Port Equalization

	Edmonton to <u>Vancouver</u>	Edmonton to Prince <u>Rupert</u>	Amount of the <u>Inequity</u>
1. Rate Setting Railway	CN	CN	xxx
2. Rail Miles	765	956	191
3. Scale Mileage Block	775	950	175
4. Scale Rate per CWT	\$ .19820	\$ .2237	\$.0255
5. Scale Rate per Ton	\$3.96540	\$4.4740	\$.5100

B. Route Equalization

	Calgary to <u>Vancouver</u>	Edmonton to <u>Vancouver</u>	Amount of the <u>Inequity</u>
6. Rate Setting Railway	CP	CN	xxx
7. Rail Miles	641	765	124
8. Scale Mileage Block	650	775	125
9. Scale Rate per CWT	\$ .1800	\$ .1982	\$.0182
10. Scale Rate per Ton	\$3.6000	\$3.9640	\$.3640

(3) From Edmonton, the CN mileage is 956 miles to Prince Rupert and 765 miles to Vancouver.

(4) The CN mileage from Edmonton to Vancouver is 765 miles whereas the CP mileage from Calgary to Vancouver is only 641 miles.

As shown in Part A, the equalization of the rates to Prince Rupert with those to Vancouver will cause CN Rail to receive \$.510 per ton (2000 pounds) less on shipments to Prince Rupert than it would be entitled to on a strict application of the proposed statutory rate scales. Part B shows that the equalization of the rates to Vancouver from Calgary with those from Edmonton cases CP Rail to receive \$.364 per ton more than it would be entitled to on a strict application of the proposed base statutory rate scales.--(5)

With respect to the Edmonton-Calgary equalization, the shippers using the Calgary gateway will be paying about \$.364 per ton more for their grain shipments than they would under a strict application of the proposed statutory rate scale. This potential inequity could be eliminated by reversing the equalization process, i.e., set the base statutory rates on the Calgary mileage and equalize Edmonton with Calgary.

However, no matter how the equalization process is accomplished, CN will not be afforded the same revenue opportunity as is CP. Under the present equalization, CN does not have the opportunity to earn the same revenues for 124 miles of service which it does not perform as does CP. If the equalization process were reversed (i.e., Edmonton equalized on Calgary), CN would incur a haul of 124 miles for which it would receive no compensation.

We accept as given that the port and route equalizations described above are desirable deviations from the equal rate for equal distance concept underlying the base statutory rates. However, we believe that, whatever the rationale behind this equalization, CN should not be penalized because of it.

Development of an equitable compensation for CN is somewhat difficult because the equalization is on an intermediate mileage (i.e., 765 miles between Edmonton and Vancouver) rather than the shortest mileage i.e., 641 CP miles between Calgary and Vancouver). If the equalization were on Calgary then, in our opinion, CN should receive a base statutory rate arbitrary equal to approximately \$.364 per ton for shipments to Vancouver via Edmonton and \$.874 per ton for shipments to Prince Rupert.--(6) Under a Calgary equalization, CP, of course, would have its base statutory rate revenues for shipments to Vancouver reduced by approximately \$.364 per ton.

---

(5) The rate differentials calculated herein are based on our interpretation of the proposed rate scales and may be incorrect. If our recommendations are accepted, the precise amount of the differential should be determined on the basis of the proposed statutory rate scales and the exact distance differential.

(6) \$4.474 per ton for CN shipments to Prince Rupert via Edmonton minus \$3.600 per ton for CP shipments to Vancouver via Calgary.



If the equalization remains on Edmonton, then, in our opinion, equity requires that CN be afforded the opportunity to earn the same 'bonus' payment of 124 miles of traffic to Vancouver as does CP. Since, absent the development of Prince Rupert, the CN traffic to Prince Rupert presumably would go to Vancouver, it logically follows the CN also should be afforded the opportunity to earn the extra payment on the Prince Rupert traffic. Thus, the CN arbitraries to Prince Rupert and Vancouver should be the same irrespective of whether the equalization is on Edmonton or Calgary albeit for somewhat different reasons.

In our judgement, the above described base rate arbitraries of \$.364 per ton for CN shipments to Vancouver via Edmonton and \$.874 per ton for CN shipments to Prince Rupert will offset any inequities to CN caused by the equalization recess. These arbitraries should be considered as part of the base statutory rate scale and should be subject to the same conversion to a compensatory rate basis as the other rates in the base statutory rate scale. However, their payment should be the responsibility of the Federal Government and, therefore, should come out of the Federal Government's share of the compensatory rate payment.

#### B. Service to Churchill

We have no doubt that the seasonal nature of the use of the Churchill line by CN and the climatic and topographical conditions experienced on the line make it relatively more costly to operate per ton of grain carried than are the routes to the other ports. We also believe that CN maintains and operates the Churchill line because it is required to do so rather than as the result of a rational management decision. For these reasons, we have, on several occasions, expressed our view that the CN service to Churchill is far more related to economic development and political considerations than it is to the transportation requirements of the statutory grain traffic. As such, we believe that much of the cost incurred in the operation of the Churchill line probably should be charged to other activities of the Federal or involved Provincial Governments rather than to grain.

However, so long as ownership and the operation of the line to Churchill is considered as part of the grain transportation network, we believe that CN should receive some additional compensation for its carriage of grain over the route and that such additional compensation should come from the Federal Government's share of the compensatory revenue payment.

The amount of the additional compensation is not easily discernable. To precisely 'pin point' the added costs incurred by CN because of the particular circumstances surrounding its transportation of grain to Churchill would require cost studies at a level of detail and precision far greater than those we have conducted. As an alternative to such studies, we suggest two somewhat arbitrary means of compensating CN. They are:

- . Pay an arbitrary to CN equal to the difference between the rate to Thunder Bay and the rate to Churchill for grain shipped to Churchill from each origin that has a higher rate to Thunder Bay; or
- . Pay CN an arbitrary equal to the line-related costs of the line from Thompson Jct. to Churchill.

Of these two proposals, we tend to prefer the former because it limits the arbitrary payment to the actual tonnage shipped to Churchill. Based on our preliminary evaluations of the traffic and statutory rate revenue base in the 1980 SKA studies, it appears that this arbitrary would amount to about an average of \$.35 per ton terminated at Churchill.

### C. Lighter Density Grains

The base statutory rate scale levies the same charges for all grains which move under the statutory rates without regard to density differences. As a general practice, railways tend to charge higher rates per ton for light density traffic than they do for heavy density traffic. Thus, the failure of the statutory rate scale to take density into account is contradictory to general ratemaking practices and tends to penalize the railway which hauls the preponderance of the light density grain.

According to a paper prepared by CN Rail, the traffic they transport averages 36.3 bushels per ton and 55.1 pounds per bushel whereas CP Rail's traffic averages 35.1 bushels per ton and 57.0 pounds per bushel. These figures suggest that the commodity mix of CP has an average density about 3.4 percent greater than that of CN. This explains about one-third of the 9.4 percent difference in the 67.8 ton and 74.2 ton average load per car experienced by CN and CP, respectively, on non-reciprocal traffic in 1980.--(7)

Before it is decided whether the difference in the density of the various grains is sufficient to warrant special consideration, we suggest that further research be conducted. Specifically, it should be determined whether (1) the difference in the commodity mix will consistently favour one railway over the other and (2) the railway's reflect the density differences of the various grains in the commercial rates they levy on domestic shipments. If this research indicates that the railways do differentiate the rates on domestic grain according to density and that there is, and will continue to

---

(7) The average loads per car on non-reciprocal grain traffic are derived from Table 23 at page 55 of Snavey, King and Associates Report 1980 Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain Under the Statutory Rates.



be, a consistent inequitable distribution of the light density grains between the two railways, then consideration should be given to the establishment of statutory rate arbitraries by density categories. Such arbitraries should be paid out of the Federal Government's share of the compensatory rate revenue and would apply to both railways.

D. Impact of the Proposed Arbitraries on the Allocation of the Compensatory Revenue

In Section II of this paper, it was shown that application of the single compensatory rate factor concept to the 1980 SKA study results--(8) would have caused CN Rail to receive approximately \$7.266 million less than it would have under the dual compensatory rate factor concept. Payment of the above described arbitraries would have increased CN Rail's base statutory revenue by \$3.227 million--(9) as shown below.

Estimated Additional 1980 Base Statutory  
Revenue Accruing to CN from Proposed Arbitraries

Arbitrary	Arbitrary Route	1980 Tons	Base Statutory Revenue Increase
Edmonton-Vancouver Route Arbitrary	\$.364	4,869,405	\$1,772,463
Prince Rupert Port Arbitrary	.874	1,523,589	1,331,617
Churchill Arbitrary	.350	361,729	126,675
TOTAL	XXX	6,754,923	\$3,226,755

(8) The 1980 SKA study results have been modified to more closely reflect the Gilson Report recommendations.

(9) The estimated increases in CN statutory rate revenues reflect the 1980 traffic base and the proposed statutory rate scales for the route and port arbitraries and the 1980 statutory rate scales for the Churchill arbitrary. They further assume that the route arbitrary would apply to all CN traffic to Vancouver including that delivered to CP under the reciprocal agreement.

Attachment C shows the allocation of the compensatory revenue after inclusion of the revenue from the arbitraries in the base statutory rates of CN Rail. As shown in Line 15, the inclusion of the arbitraries creates compensatory rate factors for each railway that are not significantly different than the average for the two railways combined. This is demonstrated by Line 14 which shows that the CN shortfall and CP excess is reduced to \$.322 and \$.356 million, respectively, and Line 15 which shows that the actual contribution percent is 19.86 for CN and 20.18 for CP.

#### VI. Implementation of the Allocation Procedure

Implementation of the above described allocation procedure will require a minor modification to the single base statutory rate scales proposed by the Task Force on Rates. Basically, we recommend that two base statutory rate scales be derived. The first, termed the shippers base statutory rate scales, would be consistent with the scale recommended by the Task Force on Rates. The second, termed the Federal Government scale, would be based on the shipper scale modified to reflect the arbitraries recommended herein.

For example, for Prince Rupert destinations and Vancouver destinations via Edmonton, the Federal Government scale would contain rates equal to the shipper scale rates plus the recommended arbitraries. Similarly, for Churchill destinations, the Federal Government scale would reflect the Thunder Bay rates rather than the Churchill rates for all origins which took a higher rate to Thunder Bay than they did to Churchill. If there is an adjustment to the rates to reflect the different densities of the commodities, then there would be different Federal Government scales for each commodity group.

The calculation of the shipper and Federal Government compensatory rate scales would be accomplished by applying separate compensatory factors to the respective base statutory rate scales of each. The compensatory rate factors would be constructed on the basis of the overall compensatory rate factor and the share of the difference between the revenues from the compensatory rates and the shipper's base statutory rates to be paid by the shippers, the Federal Government, and, if applicable, by the railways.

Attachment D hereto illustrates this procedure based on the 1980 SKA data underlying Attachments A and C. For purposes of this illustration, we have assumed that the base statutory rate scale of the Federal Government was equal to the shipper's scale except for the port, route, and Churchill arbitraries and that difference between the compensatory rate revenues and shipper base statutory rate revenues is to be allocated 20 percent to shippers, 50 percent to the Federal Government, and 30 percent to the railways.

It must be noted that this example is couched in terms of the allocation of the revenue shortfall which existed in 1980 and not the



allocation of further revenue increases due to inflation, volume increase, and/or the transference of the responsibility for rate payments from the Federal Government to the shippers. This was done deliberately so as to avoid any possibility of misinterpreting the Federal Government's recently announced programme.

However, the methodology illustrated in Attachment D is applicable to the issue of developing shipper and Federal Government compensatory rate scales. As shown in Attachment D, the development of the compensatory rate factors under the two base statutory rate scales (i.e., shipper scale and Federal Government scale) proposed herein involves the identical considerations involved with a single base statutory rate scale, namely, (1) the determination of the difference between the compensatory rate revenue and the shipper paid base statutory rate revenue, and (2) the distribution of the difference among the shippers, Federal Government and railways.

## VII. Conclusions

We conclude that a single compensatory rate scale based on the variable costs including contribution and base statutory rate revenues of the two railways combined will best meet the objectives of the revenue allocation procedure. We conclude believe that major inequities in the base statutory rates, which are beyond the control of the railway's management, should be alleviated through the payment of arbitraries from the government portion of the compensatory revenue payment. In our opinion, the adoption of the arbitraries recommended herein would cause the difference in the compensatory rate factor (i.e., variable cost including contribution divided by statutory rate revenue) between the two railways to be reduced to the point where the use of the single factor compensatory rate scale would produce approximately the same compensatory revenue for each railway as would the use of dual compensatory rate scales; would compensate CN Rail for the primary inequities in the proposed base statutory rate scale which are beyond its control; and, most important, would provide each railway with an incentive to reduce its volume-related variable costs.

## VIII. Additional Recommendation

The analyses we conducted to prepare this paper made obvious the deficiencies in the existing statutory grain data bases. The Report of the Task Force on Rates, and the Federal Government's recently announced programme contemplate changes in the traffic covered by the statutory rates and the base statutory rate scales. Further, it is contemplated that the compensatory rates will be based on the crop year rather than the calendar year and that adjustments for inflation and volume changes will stem from a base year period defined as the 1981-82 crop year.

We believe and strongly urge that, as part of the Federal Government's programme, the railways be required to produce a detailed traffic and revenue study for the base year period which incorporates all proposed changes to the existing statutory rate structure and the traffic included therein. If the dual base statutory rate scales proposed herein are adopted, the study also should identify the revenue that would be paid under the Federal Government's base statutory rate scale as well as that which would be paid under the shipper scale.

While, perhaps not as critical, we also recommend that the railways prepare a cost study as of the base year period which reflects the cost considerations set forth in the Gilson Report as well as the changes in traffic volumes and mix.

In our opinion, the creation of the recommended studies, which could be undertaken at the direction of the CIC or MOT, will prove to be invaluable in monitoring and evaluating the impact of the proposed changes in the near term future as well as during the proposed 1985-86 review.



## ATTACHMENT A

Development of the Year 1980 Compensatory Rate Revenues  
for CN Rail and CP Rail on the Single  
Compensatory Rate Scale Concept

Item	Amount (Millions of Dollars)		
	CN	CP	Total
<u>Compensatory Revenue Requirement</u>			
1. Volume-Related Variable Costs	\$227.980	\$193.580	\$421.560
2. 20% Contribution to Fixed Costs	45.596	38.716	84.312
3. Sub-total	273.576	232.296	505.872
4. Line-Related Variable Costs	43.813	50.703	94.516
5. Total Revenue Requirement	<u>\$317.389</u>	<u>\$282.999</u>	\$600.388
<u>Miscellaneous Revenues</u>			
6. Line-Related	\$ .413	\$ .273	\$ .686
7. Other	.000	.126	.126
<u>Compensatory Revenues Required From Freight Rates</u>			
8. Volume-Related Costs and Contribution (Line 3 minus Line 7)	\$273.576	\$232.170	\$505.746
9. Line-Related Costs (Line 4 minus Line 6)	43.400	50.430	93.830
10. Total Revenue Required From Freight Rates	\$316.976	\$282.600	\$599.576
11. Base Statutory Rate Payments from Shippers	68.188	63.815	132.003
12. Revenue Shortfall	\$248.788	\$218.785	\$467.573
<u>Allocation of Compensatory Revenues Under the Single Compensatory Rate Scale Concept</u>			
13. Compensatory Rate Factor (Line 10 divided by Line 11)	4.649	4.428	4.542
14. Compensatory Revenues (Line 13, Col. 4 times Line 11)	<u>\$309.710</u>	<u>\$289.848</u>	\$599.558
<u>Results of Allocation Under Single Compensatory Rate Scale Concept</u>			
15. Revenue (Shortfall) or Excess (Line 10 minus Line 14)	\$( 7.266)	\$ 7.248	\$ ( .018) *
16. Actual Contribution Amount (Sum of Lines 6, 7, and 14 minus Sum of Lines 1 and 4)	\$ 38.330	\$ 45.964	\$ 84.294
17. Actual Contribution Percent (Line 16 divided by Line 1)	<u>16.18%</u>	<u>23.74%</u>	20.00%
*This difference is caused by rounding of the compensatory rate factor.			

Examples of the Means by which  
the Single Compensatory Rate Factor Concept  
Could Provide Incentives to the Railways  
to Reduce Variable Costs

---

This attachment illustrates the potential incentive to the railways to reduce their volume-related variable costs under the single compensatory rate factor concept. It consists of three illustrations based on the 1980 cost and revenue data used in Attachment A hereto. The illustrations show the 1980 contribution of each railway under different assumptions as to the level of their volume-related variable costs and compares it to their respective base case contributions. As shown in Lines 14 and 17 of Attachment A, the base case, high cost railway (CN) had a contribution of \$309.170 million or 16.18 percent of its volume-related variable costs and the base case, low cost railway (CP) had a contribution of \$289.848 million or 23.74 percent of its volume-related variable costs.

Illustration No. 1, (following page) assumes that CP Rail was able to effect a 10 percent reduction in its volume-related variable costs and that all other things remained equal. As shown therein, this would have reduced CP Rail's volume-related variable costs by \$19.358 milion (\$193.580 from the base case minus \$174.222) and its allowed contribution by \$3.872 million (\$38.716 from the base case minus \$34.844). This reduction of \$23.230 million would be passed through to the shippers and the Federal Government in the form of reduced transportation charges. However, it would result in an increase of \$8.126 million (\$54.090 minus \$45.964 from the base case) in CP Rail's contribution to fixed costs and a decrease of \$12.001 million (\$38.330 from the base case minus \$26.329) in CN Rail's contribution. Thus, the reduction of \$3.875 million (\$84.294 from the base case minus \$80.419) in the total contribution would be absorbed by the high cost railway which failed to improve its efficiency.



ATTACHMENT B  
Page 3 of 8

Illustration #1: Example of the Impact  
of Changes in the Volume-Related Variable Cost  
on the Railways Total Contribution to Fixed Cost  
Under Single Factor Compensatory Rate Scales

Item	Amount (Millions of Dollars)		
	CN	CP	Total
Assumption: CP Reduces Volume-Related Costs, by 10 Percent			
1. Total Variable Costs			
a. Volume-Related	\$227.980	\$174.222	\$402.202
b. 20% Contribution	45.596	34.844	80.440
c. Line-Related	43.813	50.703	94.516
d. Total	\$317.389	\$259.769	\$577.158
2. Miscellaneous Revenues	\$ .413	\$ .399	\$ .812
3. Revenues Required from Freight Rates	\$316.976	\$259.370	\$576.346
4. Statutory Rate Revenues	\$ 68.188	\$ 63.815	\$132.003
5. Compensatory Rate Revenues			
a. Compensatory Rate Factor	XXX	XXX	4.366
b. Compensatory Revenues	\$297.709	\$278.616	\$576.325
6. Revenue (Shortfall) or Excess	\$(19.267)	\$ 19.246	\$ .021
7. Actual Contribution (Line 5.b plus Line 2 minus Lines 1.a and 1.c)	\$ 26.329	\$ 54.090	\$ 80.419
8. Actual Contribution Percent	11.55%	31.05%	19.99%
*This difference is caused by rounding of the compensatory rate factor.			

However, as shown in Illustration No. 2 (following page), the high cost railway can improve its contribution at the expense of the low cost railway by improving its efficiency. In this illustration, it is assumed that the high cost railway reduces its volume-related variable costs by 10 percent and all other things remain equal. Comparing Illustration No. 2 to the base case, it can be seen that the total required freight rate charges at the compensatory level are reduced by \$27.358 million (\$599.576 minus \$572.218) because of a \$22.798 million reduction in volume-related variable costs (\$421.560 minus \$398.762) and a \$4.560 million reduction in contribution (\$84.312 minus \$79.752) attributable to the improved efficiency of the base case, high cost carrier.

As a reward for this improvement, the actual contribution of the high cost railway will increase by \$8.683 million over the base case (\$47.013 minus \$38.330). In contrast, the base case, low cost railway would experience a decline of \$13.210 million (\$45.964 minus \$32.754) in its contribution to fixed costs. As in the previous case, the reduction in the total contribution level, which accrues to the benefit of the shippers and the Federal Government, as well as the increase in the contribution earned by the railway achieving the efficiency is all at the expense of the railway which did not increase its efficiency.



ATTACHMENT B  
Page 5 of 8

Illustration #2: Example of the Impact  
of Changes in the Volume-Related Variable Cost  
on the Railways Total Contribution to Fixed Cost  
Under Single Factor Compensatory Rate Scales

Item	Amount (Millions of Dollars)		
	CN	CP	Total
Assumption: CN Reduces Volume-Related Costs by 10 Percent			
1. Total Variable Costs			
a. Volume-Related	\$205.182	\$193.580	\$398.762
b. 20% Contribution	41.036	38.716	79.752
c. Line-Related	43.813	50.703	94.516
d. Total	\$290.031	\$282.999	\$572.030
2. Miscellaneous Revenues	\$ .413	\$ .399	\$ .812
3. Revenues Required from Freight Rates	\$289.618	\$282.600	\$572.218
4. Statutory Rate Revenues	\$ 68.188	\$ 63.815	\$132.003
5. Compensatory Rate Revenues			
a. Compensatory Rate Factor	XXX	XXX	4.335
b. Compensatory Revenues	\$295.595	\$276.638	\$572.233
6. Revenue (Shortfall) or Excess	\$ 5.977	\$( 5.962)	\$ 0.015*
7. Actual Contribution (Line 5.b plus Line 2 minus Lines 1.a and 1.c)	\$ 47.013	\$ 32.754	\$ 79.767
8. Actual Contribution Percent	22.91%	16.92%	20.00%
*This difference is caused by rounding of the compensatory rate factor.			

Illustration No. 3 (following page) shows that the railways also will have incentives to improve their efficiency in the face of rising costs due to inflation. This illustration assumes that the base case, high cost and low cost railways experienced increases in their volume-related variable costs of 5 percent and 10 percent, respectively. As shown therein, the base case, high cost railway will increase its actual contribution by \$7.694 million (\$46.024 minus \$38.330) even though its computed increase due to the increase in its volume-related variable costs was only \$2.280 million (\$47.876 minus \$45.596). In contrast, the base case, low cost railway actually experiences a decline in its actual contribution of \$1.490 million (\$45.964 minus \$44.474) even though its computed contribution increased by \$3.872 million (\$42.588 minus \$38.716).



ATTACHMENT B  
Page 7 of 8

Illustration #3: Example of the Impact  
of Changes in the Volume-Related Variable Cost  
on the Railways Total Contribution to Fixed Cost  
Under Single Factor Compensatory Rate Scales

Item	Amount (Millions of Dollars)		
	CN	CP	Total
Assumption: CN and CP Increases Volume-Related Costs by 5 and 10 Percent, Respectively			
1. Total Variable Costs			
a. Volume-Related	\$239.379	\$212.938	\$452.317
b. 20% Contribution	47.876	42.588	90.464
c. Line-Related	43.813	50.703	94.516
d. Total	\$331.068	\$306.229	\$637.297
2. Miscellaneous Revenues	\$ .413	\$ .399	\$ .812
3. Revenues Required from Freight Rates	\$330.655	\$305.830	\$636.485
4. Statutory Rate Revenues	\$ 68.188	\$ 63.815	\$132.003
5. Compensatory Rate Revenues			
a. Compensatory Rate Factor	XXX	XXX	4.822
b. Compensatory Revenues	\$328.803	\$307.716	\$636.519
6. Revenue (Shortfall) or Excess	\$(- 1.852)	\$ 1.886	\$ 0.034
7. Actual Contribution (Line 5.b plus Line 2 minus Lines 1.a and 1.c)	\$ 46.024	\$ 44.474	\$ 90.498
8. Actual Contribution Percent	19.23%	20.89%	20.01%
*This difference is caused by rounding of the compensatory rate factor.			

The above illustrations serve to demonstrate that, under the single factor compensatory rate concept, both the high cost and the low cost railway will reap benefits from improvements in the efficiency of their operation as will the payors of the freight bill. The potential for such benefits does not ensure that the railways will make a concerted effort to improve the efficiency of their operations. However, the possibility of reaping 'windfall' benefits inherent in the single factor compensatory rate concept should be a powerful incentive for them to do so. Clearly, in this regard, the single factor concept is superior to the dual concept which offers a strong disincentive to improved efficiency (i.e., a reduction in the absolute fixed cost contribution) and a strong incentive to inefficiency (i.e., an increase in the absolute fixed cost contribution).



## ATTACHMENT C

Development of the Year 1980 Compensatory Rate Revenues  
for CN Rail and CP Rail on the Single  
Compensatory Rate Scale Concept  
After Inclusion of CN Base Statutory Rate Arbitraries

Item	Amount (Millions of Dollars)		
	CN	CP	Total
<u>Compensatory Revenue Requirement</u>			
1. Volume-Related Variable Costs	\$227.980	\$193.580	\$421.560
2. 20% Contribution to Fixed Costs	45.596	38.716	84.312
3. Sub-total	273.576	232.296	505.872
4. Line-Related Variable Costs	43.813	50.703	94.516
5. Total Revenue Requirement	\$317.389	\$282.999	\$600.388
<u>Miscellaneous Revenues</u>			
6. Line-Related	\$ .413	\$ .273	\$ .686
7. Other	.000	.126	.126
<u>Compensatory Revenues Required From Freight Rates</u>			
8. Volume-Related Costs and Contribution (Line 3 minus Line 7)	\$273.576	\$232.170	\$505.746
9. Line-Related Costs (Line 4 minus Line 6)	43.400	50.430	93.830
10. Total Revenue Required From Freight Rates	\$316.976	\$282.600	\$599.576
11. Base Statutory Rate Payments			
a. Freight Rates from Shippers	68.188	63.815	132.003
b. Arbitraries from Federal Government	3.227	0	3.227
c. Total	\$ 71.415	\$ 63.815	\$135.230
12. Revenue Shortfall	\$245.561	\$218.785	\$464.346
<u>Allocation of Compensatory Revenues Under the Single Compensatory Rate Scale Concept</u>			
13. Compensatory Rate Factor (Line 10 divided by Line 11.c)	4.439	4.428	4.434
14. Compensatory Revenues (Line 13, Col. 4 times Line 11.c)	316.654	282.956	599.610
<u>Results of Allocation Under Single Compensatory Rate Scale Concept</u>			
15. Revenue (Shortfall) or Excess (Line 10 minus Line 14)	\$ ( 0.322)	\$ 0.356	\$ ( .034)*
16. Actual Contribution Amount (Sum of Lines 6, 7, and 14 minus Sum of Lines 1 and 4)	45.274	39.072	84.346
17. Actual Contribution Percent Average Basis	19.86%	20.18%	20.01%

\*This difference is caused by rounding of the compensatory rate factor.

## ATTACHMENT D

Illustrative Example of the Development of the Compensatory  
Rate Factors Under the Proposed Compensatory Revenue Allocated  
Methodology

Item	Amount (Millions of Dollars)		
	CN	CP	Total
1. Total Revenue Required from Freight Rates (Attachment C, Line 10)	\$316.976	\$282.600	\$599.576
2. Base Statutory Rate Payments			
a. Shippers (Attachment C,	\$ 68.188	\$ 63.815	\$132.003
b. Federal Government*	71.415	63.815	135.230
3. Total Revenue Increase Required (Line 1 minus Line 2.a)	\$248.788	\$218.785	\$467.573
	.000	.126	.126
4. Distribution of Revenue Increase Requirement**			
a. Shippers (20% of Line 3)			\$ 93.515
b. Federal Government (50% of Line 3)			233.786
c. Railways (30% of Line 3)			140.272
5. Total Revenue at the Compensatory Level			
a. Shipper Paid (Line 2.a plus Line 4.a)			\$225.518
b. Federal Government Paid (Line 2.b direct)			233.786
c. Railway Paid (Line 4.c direct)			140.272
6. Compensatory Rate Factors			
a. Shipper Scales (Line 5.a divided by Line 2.a)			1.708
b. Federal Government Scales (Line 5.b divided by Line 2.b)			1.729
*Assumed to be equal to the base statutory rate from the shippers plus the \$3.227 million arbitrary from Attachment C, Line 11.b.			
**The distribution of the required revenue increase is assumed for illustrative purposes only and is not intended to reflect and factual or proposed basis of the distribution of the revenue requirements.			



---

APPENDICE «TRPT-137»

PRÉSENTATION DU POOL DU BLÉ DE L'ALBERTA,  
DES ÉLÉVATEURS DU POOL DU MANITOBA ET DU  
POOL DU BLÉ DE LA SASKATCHEWAN

au

Groupe de travail sur le transport du grain de l'Ouest

---

EXPOSÉ DE PRINCIPE

INDEMNISATION DES CHEMINS DE FER POUR LE TRANSPORT DU GRAIN

---

2 AVRIL 1982

TABLE DES MATIERES

Page

I	Introduction	
II	Le niveau de dédommagement recommandé par le rapport Snavely de 1980	
III	L'importance de ne pas exagérer les besoins des chemins de fer en matière de revenu	
IV	L'approche des Pools du blé	
V	Adaptation de la méthode Snavely pour la détermination des coûts variables	
	A. Les coûts variables devraient être uniquement ceux qui sont effectivement subis par les chemins de fer	
	1. Évaluation des embranchements tributaires du transport du grain	
	(a) Coûts des immobilisations	
	(b) Dépréciation des embranchements des Prairies	
	2. Programme d'amélioration des embranchements des Prairies	
	3. Le manque à l'entretien	
	B. Taux du coût du capital	
VI	Modification de l'approche Snavely au sujet d'une contribution en sus des coûts variables	
VII	Résumé des réductions de coûts proposées	
VIII	Améliorations de productivité	
IX	Conclusion	
	TABLEAU 1 - Résumé des réductions des coûts et des besoins de revenu des chemins de fer pour 1980	



## I.

INTRODUCTION

Le Pool du blé de l'Alberta, les Élévateurs du Pool du Manitoba et le Pool du blé de la Saskatchewan (les Pools) examinent longuement, dans le présent mémoire, la question des coûts subis par les chemins de fer à la lumière du Rapport Snavelly sur les coûts et revenus associés au transport du grain en 1980. Deux raisons nous ont motivés à faire cette analyse:

1. Les techniques permettant d'évaluer les coûts ferroviaires sont très complexes et elles ne sont pas très bien comprises au Canada. Nous avons tenté, dans le présent document, d'expliquer certaines des inquiétudes que nous éprouvons au sujet des méthodes et des hypothèses utilisées par M. Snavelly dans son évaluation des coûts de 1980. Nous craignons que le gouvernement fédéral ait accepté les chiffres du rapport Snavelly et qu'il ait élaboré en conséquence son énoncé de politique du 8 février 1980.

Les Pools s'intéressent depuis assez longtemps à la détermination des coûts ferroviaires. Mentionnons, à cet égard, la Commission MacPherson, l'élaboration du décret R-6313 sur la détermination des coûts, la première commission Snavelly sur les coûts du transport du grain statutaire, l'étude de la Commission canadienne des transports sur la classification uniforme des comptes et l'enquête actuelle de la Commission canadienne des transports sur le coût du capital. Au cours de ces activités, nous avons acquis une certaine compétence sur la question de la détermination des coûts ferroviaires et nous en sommes arrivés à une certaine compréhension des méthodes utilisées par la Commission canadienne des transports dans ses activités de vérification et de réglementation.

Nous avons réalisé une analyse indépendante du rapport Snavelly de janvier 1982 sous le titre «Coûts et revenus subis en 1980 par les chemins de fer pour le transport du grain selon les tarifs statutaires». Cette analyse montre que M. Snavelly a fait état non seulement des coûts effectivement subis par les chemins de fer en 1980 mais aussi de certains coûts associés aux dépenses faites par le gouvernement fédéral pour la remise en état des embranchements. Il a aussi fait état d'une perte subie au chapitre de l'entretien alors que, en réalité, il n'y a pas eu de dépenses de ce genre en 1980 ni par les chemins de fer ni par les gouvernements. Il recommande que le grain fasse un apport important en sus des coûts variables. Selon nos calculs, alors que le grain va représenter seulement 21 pour cent de l'augmentation différentielle du trafic d'ici à 1990, la formule proposée par M. Snavelly aurait pour résultat que le grain finance environ 50 pour cent de l'augmentation de capacité.

Au total, notre analyse montre que les coûts du grain évalués par M. Snavelly sont supérieurs de 202.8 millions de dollars à la situation

véritable. Cette différence d'évaluation est expliquée dans les pages qui suivent.

2. La précision de l'évaluation des coûts a des incidences importantes sur une grande partie des débats qui auront lieu au cours des prochaines semaines sous la direction du Dr Gilson et sur les décisions subséquentes du gouvernement fédéral.

Dans son énoncé de politique du 8 février 1982, le gouvernement s'est engagé à faire un apport annuel fixe égal à la perte de revenu de 1981-1982. Cet énoncé laisse supposer que les expéditeurs devraient porter le fardeau de toutes les augmentations futures des coûts attribuables à l'inflation, à l'augmentation des quantités ou à d'autres causes. Par conséquent, le groupe des expéditeurs et le gouvernement ont tous deux intérêt à veiller à ce que les évaluations des coûts ferroviaires soient aussi précis que possible et qu'ils soient pas exagérés.

Le gouvernement fédéral fournit des fonds importants aux chemins de fer sous la forme de subventions en immobilisations pour l'amélioration des embranchements. Il est important de bien tenir compte de ces programmes si l'on veut éviter les paiements en double aux chemins de fer.

Toutes les parties qui prennent part au débat actuel désirent la réalisation d'un réseau ferroviaire capable d'absorber le trafic que l'on prévoit pour l'avenir. À condition que les expéditeurs soient suffisamment protégés, les Pools soutiennent que les chemins de fer devraient être autorisés à réaliser des revenus suffisants pour le financement d'une telle expansion, mais non à recevoir des sommes excessives. Des techniques appropriées pour la détermination des coûts ferroviaires ont leur importance pour le calcul des sommes qui soient suffisantes mais non excessives. Les coûts et les besoins de recettes des chemins de fer pourront se modifier au cours des années futures du fait de facteurs tels que l'inflation, l'amélioration de la productivité, les changements des méthodes opérationnelles et d'autres qu'on ne saurait prévoir à l'heure actuelle. De bonnes techniques de détermination des coûts ferroviaires doivent être en mesure d'identifier ces changements et d'en bien tenir compte.

Il est à prévoir que, lorsque les niveaux de recettes d'indemnisation auront été fournis, les chemins de fer devraient être en mesure d'acheter leur équipement, de subir leur coûts d'entretien et d'améliorer leur capacité au moyen de leurs propres fonds. Nous soutenons, quant à nous, que les chemins de fer devraient avoir droit à un dédommagement pour ces dépenses après que celles-ci ont été subies, et non avant.



C'est pourquoi les Pools sont d'avis que l'examen de la détermination des coûts ferroviaires constitue un aspect très important du débat actuel et exige par conséquent une grande attention de la part de toutes les parties.

## II. LE NIVEAU DE DÉDOMMAGEMENT RECOMMANDÉ PAR LE RAPPORT SNAVELY DE 1980

Par un mandat daté du 6 août 1981, le gouvernement priait Snavely, King et Associés:

- (a) d'identifier les coûts et revenus attribués au transport du grain au tarif du Pas du Nid-de-Corbeau pour l'année 1980; et
- (b) d'identifier les méthodes permettant de déterminer un apport équitable en provenance du transport du grain statutaire aux coûts ferroviaires fixes ou constants, en sus des coûts variables de ce transport.

Les calculs de M. Snavely ont déterminé la nécessité pour 1980 de recettes totales s'établissant à 670.7 millions de dollars, ce qui, compte tenu du crédit attribuable au revenu de 1980 versé par les utilisateurs du service, a pour résultat un manque brut de revenu ferroviaire de 537.8 millions de dollars, comme l'indique le tableau suivant:

### BESOINS DE REVENU DE 1980

(millions de dollars)

	<u>CN</u>	<u>CP</u>	<u>NAR</u>	<u>TOTAL</u>
Coût variable total	280.0	259.5	8.0	547.5
Dédommagement constant des coûts	63.0	58.4	1.8	123.2
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Total des besoins en revenu	343.0	317.9	9.8	670.7
Recette d'utilisation	66.5	64.2	2.2	132.9
	<hr/>	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Manque de revenu brut	276.5	253.7	7.6	537.8

D'après l'analyse réalisée par les Pools, il est manifeste que le rapport exagère considérablement le total des besoins des chemins de fer en matière de revenu.

### III. L'IMPORTANCE DE NE PAS EXAGÉRER LES BESOINS DES CHEMINS DE FER EN MATIERE DE REVENU

Plusieurs raisons font qu'il est essentiel de ne pas exagérer le total des besoins fondamentaux des chemins de fer et le manque de revenu brut qui en découle. On peut résumer ainsi ces raisons:

- (a) On suppose que l'inflation annuelle sera appliquée à un chiffre de base. Dans la mesure où le chiffre de base est exagéré, l'impact de l'inflation sera, lui aussi, exagéré.
- (b) Le rapport Snavelly envisage l'apport au coût constant comme un pourcentage du coût variable. Dans la mesure où le coût variable est exagéré, l'apport au coût constant sera, lui aussi, exagéré.
- (c) Le gouvernement a fait savoir, dans son énoncé de politique, que des fonds limités seront fournis par le gouvernement. Les Pools du blé sont d'avis que le financement gouvernemental proposé doit être à l'avantage des utilisateurs et, en particulier, qu'il doit se rapporter au grain. Si les fonds limités du gouvernement doivent être absorbés par des exagérations du coût variable et de l'apport, il n'y aura pas suffisamment de fonds gouvernementaux disponibles à des fins légitimes telles que l'apport aux augmentations de coût attribuables à l'inflation ou le coût du transport de quantités augmentées.

Les Pools du blé sont fermement d'avis que tout changement du cadre statutaire actuel des tarifs du transport intéressant le grain ne saurait recevoir l'appui nécessaire si la méthode de détermination des coûts et des contributions n'est ni raisonnable ni acceptable.

### IV. L'APPROCHE DES POOLS DU BLE

Les Pools du blé jugent que, sous réserve d'un rendement suffisant de la part des chemins de fer et dans l'hypothèse d'un financement suffisant de la part du gouvernement, un niveau acceptable de dédommagement devrait être constitué par la somme:

- 1. de la meilleure évaluation possible des coûts variables qui seront effectivement subis par les chemins de fer pour le transport du grain;
- 2. d'un montant suffisamment élevé pour englober les amortissements relatifs aux lignes, l'entretien et le coût d'immobilisation (c'est-à-dire un rendement suffisant des investissements) des nouvelles installations payées par les chemins de fer et mises en service dans l'Ouest du Canada en vertu du programme d'expansion de 13 milliards de dollars.



Selon cette approche, les chemins de fer récupérerait en entier leurs coûts variables (y compris les coûts de propriété qui relèvent de la catégorie variable). Les chemins de fer récupérerait aussi les coûts de propriété et d'entretien des éléments des nouveaux investissements qui ne sont pas traités comme variables, c'est-à-dire relatifs aux lignes. En conséquence, en ce qui concerne le grain, le réseau sera traité comme étant rentable.

V. ADAPTATION DE LA METHODE SNAVELY POUR  
LA DETERMINATION DES COUTS VARIABLES

M. Snavely a affirmé que les secteurs discutables de sa détermination des coûts variables s'établissent à 11 à 14 pour cent de son estimation des coûts variables: 11 pour cent dans le cas des chemins de fer nationaux, 14 pour cent dans le cas du Canadien Pacifique. Les Pools du blé contestent que les éléments discutables du rapport Snavely se limitent aux articles énumérés par M. Snavely ou même se limitent aux 11 à 14 pour cent de son estimation des coûts variables. Il convient de noter aussi que les chiffres de 11 à 14 pour cent qu'il met de l'avant s'appliquent uniquement aux coûts variables. Le secteur très litigieux des contributions est entièrement distinct.

A. Les couts variables devraient etre uniquement ceux qui sont  
effectivement subis par les chemins de fer

L'estimation des coûts variables que fait M. Snavely suppose que, à cause du niveau peu élevé des tarifs statutaires, les chemins de fer ont différé des dépenses importantes qu'ils auraient faites si les tarifs avaient été supérieurs. Le coût variable qu'il évalue n'est donc pas le coût variable effectivement subi par les chemins de fer en 1980, mais un coût hypothétique qui aurait été subi par les chemins de fer si les tarifs avaient été supérieurs. A ce titre, son coûts estimatif englobe divers articles de dépense qui ne sont pas effectivement «subis» par les chemins de fer à l'heure actuelle.

En vertu du programme proposé par le gouvernement, lorsque les chemins de fer moderniseront leurs installations de l'Ouest canadien, ils pourront subir ou non une partie ou la totalité des coûts décrits par M. Snavely pour 1980. Les Pools du blé ont pour point de vue que les chemins de fer n'ont pas droit au remboursement de ces coûts avant que ceux-ci n'aient été effectivement subis par eux.

Les parties qui suivent décrivent diverses modifications qui, selon les Pools du blé, devraient être apportées aux coûts estimatifs de M. Snavely pour que ces coûts soient convertis au niveau des coûts effectivement subis par les chemins de fer en 1980.

# 1. Evaluation des embranchements tributaires du transport du grain

## (a) Cout des immobilisations

Le rapport Snavely de 1980 évalue à 18.6 millions de dollars pour le CN et à 22.5 millions de dollars pour le CP, soit 41.1 millions de dollars pour les deux compagnies de chemins de fer, le coût en immobilisation de l'actif financé par les chemins de fer en ce qui concerne les embranchements tributaires du transport du grain. Cela suppose une valeur comptable nette de cet actif de 73.2 millions de dollars dans le cas du CN et de 88.5 millions de dollars dans le cas du CP, soit 161.7 millions de dollars au total pour les deux compagnies. Cela représente une valeur comptable nette dépassant 23 500 \$ par mille pour les deux sociétés (6861 milles par l'ensemble des voies ferrées du CN et du CP).

La détermination du coût du capital qu'il faut attribuer aux embranchements tributaires du transport du grain exige l'application du taux du coût du capital à l'actif évalué de ces embranchements. L'établissement de l'actif évalué procède des coûts originaux effectifs par classe d'actif en voies existant dans ces embranchements. Le coût original de chaque classe d'actif de l'embranchement est ensuite converti en valeur comptable nette par l'application du ratio de la valeur comptable nette par rapport au coût original de cette même classe d'actif sur l'ensemble du réseau. C'est cette valeur comptable nette qui constitue l'actif évalué auquel le taux du coût du capital est appliqué pour qu'on en arrive au coût du capital.

Les chemins de fer inscrivent les valeurs comptables nettes des éléments d'actif collectivement plutôt que pour chaque article. En vertu de la méthode de l'amortissement collectif, l'amortissement et la valeur comptable nette sont inscrits pour chaque groupe en fonction de l'ensemble du réseau. La méthode collective fournit une évaluation valable de l'actif seulement lorsque tous les membres du groupe possèdent des caractéristiques semblables de vieillissement. Il semble que cette condition ne s'applique pas aux voies; l'actif des remboursements peu utilisés devrait normalement durer plus longtemps que l'actif de même catégorie des embranchements très utilisés. La valeur comptable nette obtenue par la méthode collective d'amortissement et l'application de ratios entre valeur nette et valeur brute qui caractérisent l'ensemble du système ont pour résultat une évaluation de l'actif des embranchements bien supérieure à celle qu'on obtiendrait s'il était tenu des dossiers distincts relatifs à l'amortissement de chaque embranchement. En réalité, le matériel des embranchements (sauf celui qui est fourni et payé par le gouvernement fédéral en vertu du Programme de remise en état des embranchements des Prairies) est vieux et ne présenterait qu'une valeur comptable faible ou même nulle s'il était tenu des dossiers distincts sur l'amortissement de chaque embranchement. Cela fait craindre, en général, que la méthode collective de détermination des valeurs comptables nettes n'exagère les coûts du capital attribuables aux embranchements tributaires du transport du grain. Une telle crainte a été exprimée par la Commission royale MacPherson, par les Raisons du décret no R-6313 relatif au règlement sur les



coûts, par M. Snavely à la fois dans le rapport de sa commission et dans son rapport de 1977 et par la Commission canadienne des transports dans sa décision de 1980 au sujet de la révision de la classification uniforme des comptes des chemins de fer canadiens. A la fois M. Snavely et la Commission dans sa décision sur la CUC ont recommandé l'établissement de groupes d'actif distincts dans le cas des embranchements tributaires du transport du grain pour que l'on puisse disposer de renseignements comptables plus pertinents pour l'établissement de la dépréciation et du coût du capital à y attribuer.

Les Pools ont constaté avec étonnement que, tout en recommandant de nouveau, dans son rapport de 1980, la tenue de ces groupes d'éléments d'actif distincts, M. Snavely conclut que la méthode existante n'a pas pour résultat une exagération importante du coût du capital des embranchements tributaires du transport du grain. Cette conclusion diffère de celles de ses deux rapports antérieurs et des opinions exprimées par d'autres spécialistes de la question et elle diffère certes de l'opinion des Pools.

M. Snavely semble fonder son assertion surtout sur sa propre conclusion selon laquelle, du fait du report des immobilisations nécessaires des embranchements tributaires du transport du grain, l'actif de base de ces embranchements est considérablement inférieur à ce qu'il serait dans le cas d'un réseau parfaitement fonctionnel. Cela suppose que, bien que les compagnies ferroviaires n'aient pas fait les dépenses en immobilisation qu'exigeaient ces embranchements, elles sont néanmoins autorisées à recevoir un dédommagement comme si elles les avaient faites. Ce point a été examiné longuement par M. Snavely dans son rapport de 1977. On peut y lire, à la page 65:

«Toutefois, un coût du capital n'est pas subi à moins qu'une dépense ait été effectivement faite, c'est-à-dire le report d'une dépense en immobilisation n'a pas pour résultat un coût caché pour le propriétaire de l'actif.

C'est pourquoi je conclus que, si l'étude du coût a pour objet de fonder le paiement d'une subvention, il ne faut pas inclure l'amortissement ni le coût des fonds d'immobilisation associé au report des dépenses en immobilisation.»

M. Snavely a donc changé d'avis sur ce point dans son rapport de 1980. Les raisons de ce changement ne sont pas expliquées. Les Pools sont d'avis que le premier point de vue de M. Snavely est acceptable et raisonnable et nous continuons de l'appuyer. Cette prise de position est conforme au principe selon lequel la base du dédommagement des chemins de fer devrait être constituée par le coût variable effectivement subi par eux.

Le problème qui se pose est donc celui d'établir une base plus raisonnable pour l'évaluation des embranchements tributaires du transport du grain.

Tant qu'on n'aura pas créé de groupes distincts au sujet de l'actif des embranchements, la seule autre solution consiste à appliquer la méthode utilisée par le Comité des transports par chemin de fer de la Commission canadienne des transports dans le contexte des demandes qui sont faites par les chemins de fer pour le dédommagement des embranchements. Tenant compte de l'exagération qu'entraîne l'utilisation de la valeur brute qui caractérisent l'ensemble du réseau, le Comité (en vertu des conclusions qui s'expriment dans les Raisons du décret no R-6313) autorise le coût du capital d'après la valeur comptable nette ou la valeur de recouvrement nette si celle-ci est inférieure, dans le cas de l'actif des embranchements qui existait avant la demande d'abandon. Les installations ferroviaires qui, sous réserve de l'approbation donnée par le Comité, ont été mises en service après la demande d'abandon sont évaluées à leur valeur comptable nette.

Les Pools ont analysé un échantillon des états des pertes effectives publiés par le Comité au cours des audiences relatives à l'abandon de divers embranchements des Prairies pour la période de 1975 à 1980. Cette analyse montre que, dans tous les cas, l'actif des embranchements a été évalué à la valeur de recouvrement nette. Le rajustement des résultats de ces états en dollars de 1980 fournit une valeur estimative moyenne de cet actif de 11 500 \$ le mille dans le cas des installations des embranchements, soit environ la moitié de la valeur supposée par le coût du capital déterminé par M. Snively et décrit plus haut, aux pages 10 et 11 du présent document.

Pour justifier sa détermination du coût du capital des embranchements, M. Snively a évalué à 53 000 \$ le mille, dans son rapport de 1980, la valeur de recouvrement nette des embranchements des Prairies, ce chiffre se fondant sur les données fournies par les chemins de fer. L'analyse des états des pertes effectives faite par les Pools montre que le niveau de 53 000 \$ dépasse les réclamations faites par les chemins de fer eux-mêmes auprès du Comité. Celui-ci rejette habituellement une partie importante de la réclamation des chemins de fer en alléguant que les valeurs unitaires de recouvrement utilisées par les chemins de fer sont excessives. Le niveau de 53 000 \$ le mille ne saurait donc être accepté comme évaluation du recouvrement net des embranchements tributaires du transport du grain. De plus, pour les raisons décrites plus haut, il faut considérer comme excessive la valeur comptable nette implicite de quelque 23 500 \$ le mille supposée de M. Snively.

Se servant d'une valeur de 11 500 \$ le mille appliquée à 6,861 milles d'embranchements tributaires du transport du grain, les Pools évaluent à quelque 78.9 millions de dollars pour 1980 la valeur de recouvrement nette de ces embranchements, ce qui aboutit à un coût du capital (calculé selon le taux du coût du capital mis de l'avant par M. Snively) de 20.0 millions de dollars, soit 21.1 millions de dollars de moins que les 41.1 millions de dollars auxquels aboutit le rapport Snively. Si la valeur comptable nette était déterminée en fonction de la dépréciation d'embranchements particuliers, de l'avis des Pools le coût du capital de l'actif des embranchements serait bien inférieur à 20 millions de dollars.



(b) Dépréciation des embranchements tributaires du transport du grain

M. Snavely a compté parmi les coûts subis par les chemins de fer quelque 4.9 millions de dollars de dépréciation des embranchements tributaires du transport du grain. La méthode utilisée par le Comité dans le cas du dédommagement des embranchements autotise la dépréciation uniquement dans la mesure où il y a perte de la valeur de recouvrement nette de l'actif pour lequel la valeur de recouvrement nette sert de base d'évaluation, ce qui, selon l'analyse faite par les Pools, est presque toujours le cas. Puisque les valeurs de recouvrement n'ont pas baissé, en général, ces dernières années, le Comité ne tiendrait pas compte, normalement, de la dépréciation des embranchements dans le calcul du dédommagement des chemins de fer. En réalité, à des fins d'uniformité, lorsque la valeur de recouvrement nette des embranchements augmente, cette augmentation devrait être traitée comme une dépréciation négative (c'est-à-dire un crédit appliqué aux coûts). Toutefois, aux fins de la présente analyse et conformément à la méthode utilisée par le Comité des transports par chemin de fer, les Pools se sont contentés de soustraire l'amortissement de l'actif des embranchements tributaires du transport du grain.

2. Programme d'amélioration des embranchements des Prairies

M. Snavely fait état d'une somme de 9.9 millions de dollars en amortissant et en coût du capital à l'égard de biens achetés en vertu du Programme d'amélioration des embranchements des Prairies. Les fonds de ce programme sont fournis par le gouvernement fédéral.

M. Snavely justifie sa prise de position en alléguant que ces coûts de propriété constituent une espèce de dédommagement pour les pertes passées. Il avait examiné cette question dans son rapport de 1977 et en était alors venu à une conclusion contraire. On peut y lire, à la page 53:

«Puisque ce n'est pas l'intention formulée du gouvernement, que nous sachions, de traiter les dépenses d'amélioration comme une subvention rétroactive aux chemins de fer, ces dépenses ont été exclues de la base de l'actif des embranchements tributaires du transport du grain aux fins de l'étude de 1977, c'est-à-dire qu'elles ont traitées comme des subventions gouvernementales aux utilisateurs du service de transport du grain statutaire, comme c'est le cas des investissements du gouvernement dans les wagonstrémies de la Commission canadienne du blé.»

C'est un élément fondamental de la jurisprudence canadienne (par opposition à celle des Etats-Unis) que l'intention pertinente est celle du Parlement ou de la Couronne et que cette intention ne doit pas être établie à partir des déclarations des ministres ou des membres du Parlement, mais seulement de la

législation ou des documents contractuels. La position adoptée par M. Snively en 1980 n'est appuyée par rien qui fasse partie des contrats d'amélioration, de la Loi sur les chemins de fer ou de tout autre texte législatif pertinent.

Le préambule de la première entente d'amélioration, datée du 15 septembre 1977, formule l'intention du gouvernement:

«ATTENDU qu'il est conforme à l'intérêt public et à l'avantage général du Canada que le système de transport et de manutention du grain de l'Ouest canadien soit modernisé et amélioré; et

ATTENDU que la situation actuelle des embranchements des Prairies qui servent surtout au transport du grain est telle qu'elle empêche la collecte et le transport efficaces du grain; et

ATTENDU qu'il est devenu nécessaire d'améliorer certains embranchements ou de les remettre dans un état jugé satisfaisant pour qu'ils puissent continuer à être utilisés au moins jusqu'à l'an 2000; et

ATTENDU que le CN et CP sont convenus de collaborer avec Sa Majesté pour la réalisation de cet objectif; et

ATTENDU que Sa Majesté a fait savoir à CN et CP que la somme de 100 millions de dollars sera mise à leur disposition sous la forme d'une subvention en immobilisations défrayant le coût du programme d'amélioration pour 1977 et 1978 décrit dans les Annexes A, B, C et D du présent document portant sur les embranchements de l'Ouest Canadien.»

De toute évidence, le programme d'amélioration a été appliqué parce qu'il était «conforme à l'intérêt public et à l'avantage général du Canada que le système de transport et de manutention du grain de l'Ouest canadien soit modernisé et amélioré». Absolument, nulle part n'est exprimée l'intention de dédommager les chemins de fer de pertes passées alléguées.

La raison de la nécessité du programme de modernisation, c'est que les chemins de fer ont refusé d'investir des capitaux dans les embranchements subventionnés et d'attendre les subventions en revenu relevant des Articles 252 à 259 de la Loi sur les chemins de fer. Le gouvernement a été forcé de recourir aux subventions. Les chemins de fer avaient la possibilité de se servir du système de subventions existant, de procéder à leurs propres immobilisations et de recevoir les coûts de propriété sous la forme de subventions. Ils ont rejeté cette option. On ne saurait tout simplement pas accepter la proposition selon laquelle le gouvernement ou les utilisateurs devraient payer des coûts de propriété en l'occurrence.

Il convient de noter que le chiffre de 9.9 millions de dollars s'applique à 1980. Puisque les investissements gouvernementaux se poursuivent en vertu du programme d'amélioration, les coûts de propriété associés au programme augmenteraient considérablement. Les chemins de fer n'ont pas subi et ne



subiront pas non plus de coûts de propriété à l'égard du matériel amélioré. Les coûts doivent être exclus.

### 3. Le manque à l'entretien

M. Snavely inclut dans ses calculs une somme de 34.6 millions de dollars qu'il décrit comme le manque à l'entretien des embranchements tributaires du transport du grain pour 1980. Il s'agit là de la différence entre les coûts estimatifs de l'entretien normalisé d'un réseau ferroviaire rentable et les coûts d'entretien effectivement subis.

Par conséquent, ces dépenses ne font pas partie des coûts subis en 1980 par les chemins de fer.

Dans la mesure où le programme d'amélioration porte les embranchements à une situation de modernité acceptable, il est peu probable que les chemins de fer vont effectivement subir des manques sur le plan des coûts. Si les chemins de fer devaient subir des coûts d'entretien à même leurs propres fonds, ils auraient le droit de les recouvrer au moment où ces coûts seraient subis.

### B. Taux du coût du capital

L'évaluation des coûts faite par M. Snavely englobe deux éléments des coûts qui sont liés aux immobilisations, soit

- l'amortissement, à un niveau suffisamment élevé pour neutraliser l'investissement initial pendant la durée utile estimative des biens;
- le coût du capital, devant neutraliser les coûts de financement et payer aux actionnaires un rendement équitable de leurs investissements.

M. Snavely élabore son évaluation du coût du capital en appliquant un taux de 25.4 pour cent à la valeur comptable nette estimative de l'actif des chemins de fer considéré comme variable en fonction du trafic du grain.

L'établissement d'un taux convenable du coût du capital à l'égard des activités réglementées est une tâche à la fois complexe et contestée. Un grand nombre de questions de méthode ont fait l'objet de grands débats devant les organismes de réglementation et dans les textes des analystes, mais il ne s'agit en rien uniquement des évaluations du niveau «équitable» du rendement des investissements des actionnaires.

Le Comité des transports par chemins de fer établit chaque année, à diverses fins, les taux du coût du capital des deux sociétés de chemins de fer. La méthode utilisée par le Comité pour l'élaboration des taux du coût du capital

fait l'objet de développements et de perfectionnements depuis la formation de la Commission des transports du Canada. Les Pools du blé ont joué un rôle actif dans les aspects de l'élaboration des taux qui ont comporté l'apport du public, notamment l'examen important des questions du coût du capital qu'effectue actuellement le Comité des transports par chemins de fer. Il n'est pas douteux que l'évolution et l'amélioration de ces méthodes vont se poursuivre. Toutefois, à l'heure actuelle, nous croyons que le coût du capital élaboré par le Comité constitue une meilleure approximation du coût du capital des chemins de fer du Canada que celui qu'a élaboré M. Snaveley.

Les taux du coût du capital du Comité qui intéressent particulièrement notre propos sont ceux qui sont établis pour la détermination de la rémunération à verser aux chemins de fer à l'égard des services peu économiques qu'ils fournissent. Pour l'année 1980, les taux approuvés par le Comité à cette fin sont de 20.82 pour cent dans le cas du Canadien Pacifique et 12.43 pour cent dans le cas des Chemins de fer nationaux. Le faible taux appliqué aux Chemins de fer nationaux s'explique surtout par le fait qu'il n'y a là aucune somme d'attribuée pour le paiement des impôts sur le revenu. Si le taux des Chemins de fer nationaux tenait compte des impôts sur le revenu, comme c'est le cas du Canadien Pacifique, le taux du coût du capital de CN serait de 21.17 pour cent pour l'année 1980. Ce coût du capital se fonde sur l'utilisation de la structure effective du capital de CN, qui ne comprend aucun impôt différé, sur le taux d'endettement incorporé de CN et sur le même taux de participation que dans le cas de CP.

Aux fins du débat actuel, il semble que les chemins de fer recevront chaque année un dédommagement garanti de leurs coûts variables plus une contribution. Le Comité des transports par chemins de fer, dans sa décision du 27 août 1979 relative à l'impôt sur le revenu, a jugé que, dans ces circonstances, les opérations faisant l'objet de garanties de ce genre sont plus sûres que les opérations commerciales normales. Cela justifierait un taux du coût du capital encore plus faible que celui qu'a établi le Comité. Les Pools sont d'avis qu'il conviendrait de tenir compte de ce risque diminué pour déterminer le coût du capital que suppose le transport du grain statutaire. En l'absence d'un taux de rendement calculé qui se fonde sur ce risque diminué, les Pools du blé ont utilisé les évaluations du coût du capital faites par le Comité. Il faut noter, toutefois, que ces évaluations sont supérieures au coût du capital que, selon le jugement des Pools du blé, il convient d'attribuer au transport de cette marchandise.

Les Pools jugent donc que le taux du coût du capital de 25.4 pour cent utilisé par M. Snaveley est excessif et, aux fins de la présente analyse, sont d'avis qu'un taux du coût du capital de 21 pour cent, soit la moyenne des deux chemins de fer lorsqu'une somme est attribuée aux Chemins de fer nationaux pour le paiement de l'impôt sur le revenu, devrait être utilisé, tout en étant excessivement généreux à l'égard des chemins de fer.

D'après les tableaux XXV et XXVI du rapport Snaveley de 1980, le coût du capital des «autres lignes et équipements» est évalué par M. Snaveley à 38.008



millions de dollars pour les Chemins de fer nationaux et 35.988 millions de dollars pour le Canadien Pacifique, soit 74 millions de dollars au total. Ces évaluations se fondent sur l'application du taux du coût du capital de 25.4 pour cent. Si ce taux est réduit à 21 pour cent, le coût associé du capital serait réduit à 61.2 millions de dollars, soit une réduction de 12.8 millions de dollars.

La même réduction du taux du coût du capital s'appliquerait à l'évaluation des voies des embranchements tributaires du transport du grain. D'après la valeur estimative de 78.9 millions de dollars établie par les Pools et si l'on applique le taux de 25.4 pour cent, le coût du capital serait de 20 millions de dollars, comme on peut le constater à la lecture de la page 16. En réduisant le taux du coût du capital de 25.4 pour cent à 21 pour cent, on réduirait le coût associé du capital à 16.5 millions de dollars, soit une réduction de 3.5 millions de dollars.

Le gonflement total des chiffres associé à l'utilisation du taux du coût de capital de 25.4 pour cent est ainsi évalué à 16.3 millions de dollars (12.8 plus 3.5).

VI. MODIFICATION DE L'APPROCHE SNAVELY AU SUJET  
D'UNE CONTRIBUTION EN SUS DES COUTS VARIABLES

Les Pools du blé estiment que la contribution aux coûts constants recommandée par M. Snavely est excessive et injustifiée. Selon l'expérience des utilisateurs qui sont autorisés à recevoir des tarifs compensatoires minimums (par exemple, les produits du soya, VIA Rail), les chemins de fer favorisent toujours le trafic qui fournit la plus grande contribution. En conséquence, toute contribution supérieure aux coûts variables ne devrait être faite aux chemins de fer que si le service, l'équipement et les installations sont fournis en quantité suffisante et avec efficacité. Toute contribution devrait se situer au minimum pratique absolu.

Une approche plus objective que celle de M. Snavely consisterait donc à fournir une contribution à un niveau permettant aux chemins de fer de financer les nouveaux investissements en installations et services nécessaires au transport efficace du grain.

D'après l'énoncé de politique du gouvernement, les chemins de fer seront tenus, au cours des dix prochaines années, de dépenser quelque 13 milliards de dollars (en dollars courants) dans la partie ouest de leurs réseaux pour fournir la capacité accrue permettant d'absorber la totalité de la croissance prévue du trafic. Les Pools ont appris que l'investissement total pour le Canadien Pacifique est de 5.6 milliards de dollars, dont 2.4 milliards seraient en locomotives et en wagons et 3.2 milliards en voies et installations connexes. Nous ne possédons pas de ventilation analogue dans le cas des Chemins de fer nationaux, mais si l'on applique à ceux-ci la ventilation du Canadien Pacifique, les investissements correspondants des

Chemins de fer nationaux seraient de 3.2 milliards de dollars pour les locomotives et les wagons et 4.2 milliards de dollars pour les voies et installations connexes. Le total pour les deux sociétés ferroviaires serait donc de 5.6 milliards de dollars en locomotives et wagons et 7.4 milliards de dollars en voies et installations connexes.

Si l'on examine tout d'abord la catégorie des locomotives et des wagons, la dépréciation et l'entretien associés à ces investissements représentent des coûts variables et, par conséquent, dans la mesure où des éléments de cet investissement sont nécessaires pour le transport du grain, les coûts connexes en immobilisation et en entretien se traduiraient entièrement par les coûts variables et aucune contribution en sus des coûts variables ne serait nécessaire pour justifier de tels investissements.

Dans le cas des investissements en voies et installations connexes, une partie de cet investissement est traitée comme variable en fonction de la quantité de trafic alors que le reste (c'est-à-dire la partie afférente aux lignes) n'est pas attribuable directement au trafic. En l'absence de détails additionnels sur la composition de cet investissement, les Pools du blé ne sauraient identifier avec précision la ventilation de ces deux investissements en voies et installations connexes entre les deux catégories. Les Pools du blé croient savoir, toutefois, que, en général, l'élément variable des investissements en voies et installations connexes a tendance à dépasser quelque peu les éléments associés aux lignes ou éléments fixes. Toutefois, aux fins du présent débat, nous avons supposé que 50 pour cent du nouvel investissement en voies et installations connexes seraient fonction de la quantité de trafic et que l'autre moitié serait fonction de la ligne ou fixe. Le coût du capital, la dépréciation et l'entretien associés à l'élément qui est fonction de la quantité de trafic sera, tout comme les investissements en locomotives et en wagons, entièrement représentés par les coûts variables. Aucune contribution en sus du coût variable ne serait nécessaire dans le cas de cet élément. L'autre élément, qui représente 3.7 milliards de dollars, constitue l'investissement nouveau en voies et installations connexes qui est fonction de la ligne et c'est à cet élément de l'investissement que doit s'appliquer la contribution dépassant le coût variable.

D'après les données fournies par le gouvernement, une augmentation de 9 millions de tonnes du transport du grain vers l'Ouest par rail en vue de l'exportation est à prévoir pour la période de 1981 à 1990 (11 millions de tonnes en 1981, 20 millions de tonnes en 1990). Ce chiffre est à mettre en regard d'une augmentation de 43 millions de tonnes dans le cas de tous les produits en vrac destinés à l'exportation pour la même période. Puisque, affirme-t-on, ces augmentations de trafic vont rendre nécessaire la nouvelle capacité ferroviaire et si l'on veut que le grain paye sa part (en fonction de la quantité additionnelle transportée) du coût des nouveaux investissements afférents aux lignes, le grain devrait absorber quelque 21 pour cent de cet investissement (9 millions : 43 millions) soit 777 millions de dollars (21 pour cent de 3.7 milliards de dollars).



Les Pools n'ont pas reçu la ventilation des étapes selon lesquelles l'investissement des chemins de fer sera réalisé au cours de la prochaine décennie, mais il est raisonnable de penser que, en dollars constants, des investissements à peu près égaux seront faits au cours de chacune des années de la décennie. Ainsi, du fait de l'inflation à prévoir, les dépenses mesurées en dollars courants seront inférieures, les premières années, à ce qu'elles seront plus tard. Si l'on suppose un taux d'inflation de 10 pour cent par année, cela suppose un investissement, la première année, de 49 millions de dollars en voies et installations connexes afférente aux lignes et attribuables au grain. Par la suite, si la somme en question devait augmenter à un taux annuel composé de 10 pour cent, la dépense totale sur une période de 10 ans serait de 777 millions de dollars attribuables au grain.

En ce qui concerne cet investissement, la contribution en sus du coût variable devrait être suffisante pour neutraliser le coût du capital, la dépréciation et l'entretien. Aux fins du présent exposé de principe, nous avons supposé que l'ensemble de ces trois éléments représenterait un coût annuel de 25 pour cent de l'investissement afférent aux lignes, soit 21 pour cent pour le coût du capital, 2 pour cent pour la dépréciation et 2 pour cent pour l'entretien. Ainsi, la contribution nécessaire en sus du coût variable, la première année, serait de 12.3 millions de dollars (25 pour cent de 49 millions de dollars) ou 5.3 millions de dollars pour le Canadien Pacifique et 7.0 millions de dollars pour les Chemins de fer nationaux. Ces niveaux devraient être suffisants pour dédommager équitablement les chemins de fer de tous les coûts associés aux éléments non variables de leurs nouveaux investissements pour la première année, y compris tous les frais généraux connexes qui, présument, sont compris dans l'évaluation des coûts présentée par les chemins de fer.

Les années subséquentes de la décennie, au fur et à mesure que de nouveaux investissements seront effectués par les chemins de fer, ces niveaux de contribution augmenteront de manière à dédommager les chemins de fer des investissements subséquents et de ceux qui auront déjà été faits. Jamais, pourtant, ces niveaux ne s'approcheraient de ceux que recommande M. Snavelly dans son rapport de 1980.

Les Pools ne connaissent pas les besoins d'investissement afférents aux lignes qu'il pourrait y avoir lieu de prévoir pour les années faisant suite à 1991. On peut imaginer que le programme important envisagé pour la prochaine décennie n'aurait pas à être repris durant la décennie suivante avec la même ampleur (en dollars réels). Si tel était le cas, le taux d'augmentation de la contribution en sus du coût variable serait marqué par un ralentissement traduisant le niveau réduit des dépenses réelles. Par contre, si l'on utilise une contribution en pourcentage fixe, selon la recommandation de M. Snavelly, la contribution en sus du coût variable subie par les chemins de fer continuerait d'être marquée par une croissance accrue malgré un rythme d'investissement réel réduit de la part des chemins de fer.

## VII.

RESUME DES REDUCTIONS DE COUT PROPOSEES

Le Tableau «1», fondé sur l'analyse qui précède, représente le résumé des réductions de coût proposées par les Pools. Si l'on combine les cinq catégories de réduction des coûts variables que nous venons d'analyser, les Pools estiment que, pour l'ensemble des Chemins de fer nationaux et du Canadien Pacifique (à l'exclusion du trafic de transit), l'impact total serait de réduire le total du coût variable estimatif de 86.8 millions de dollars. Le coût variable total auquel s'appliqueraient ces réductions (voir les Annexes XXV et XXVI du rapport Snaveley de 1980) est de 276.8 millions de dollars dans le cas des Chemins de fer nationaux et de 253.9 millions de dollars dans le cas du Canadien Pacifique, soit, au total, 530.7 millions de dollars. Les réductions proposées par les Pools s'élèvent donc à quelque 16.4 pour cent du total de ces coûts variables des Chemins de fer nationaux et du Canadien Pacifique (à l'exclusion du trafic de transit).

En l'absence de renseignements détaillés sur le trafic de transit et d'autres services qui sont incorporés aux Annexes XXV et XXVI, les Pools supposent que ce pourcentage de réduction (16.4 pour cent) s'appliquerait également à ces autres opérations. Si tel est le cas, la réduction totale des coûts serait de 16.4 pour cent des 547.5 millions de dollars qui constituent la totalité des coûts variables (ce qui comprend les trois entreprises ferroviaires plus le trafic de transit), soit, au total, 89.8 millions de dollars. Si l'on soustrait cette somme du total du coût variable établi par M. Snaveley, les Pools estiment que le coût variable total associé au transport du grain est de 457.7 millions de dollars en 1980.

L'analyse qui précède n'est pas complète. Comme l'a précisé M. Snaveley au colloque du 17 mars, l'exagération des coûts de la propriété des wagons couverts découlant de l'application à tous les wagons des ratios entre valeur nette et valeur brute qui caractérisent l'ensemble du réseau pourrait être proche de 4 millions de dollars. De plus, les Pools n'ont pas examiné les conclusions de M. Snaveley relatives à d'importantes catégories de coûts, par exemple les coûts de fonctionnement associés à la catégorie «Autres lignes - au-dessus des rails», qui représente 331 millions de dollars ou 60 pour cent du total du coût variable. Malgré tout, les Pools du blé ont identifié 89.8 millions de dollars d'exagération des coûts, soit 16.4 pour cent du coût variable déterminé par M. Snaveley.

La contribution aux coûts constants déterminée par M. Snaveley s'élève à 123.2 millions de dollars. Les Pools du blé jugent qu'une contribution de 12.3 millions de dollars la première année après le lancement du programme des investissements dans l'Ouest (10.2 millions en dollars de 1980) satisferont à la nécessité de traiter les chemins de fer comme un système en équilibre et couvriront tous les coûts associés à ce nouvel investissement, y compris les frais généraux. La différence entre la contribution établie par M. Snaveley et celle que proposent les Pools du blé est de 113.0 millions de dollars en dollars de 1980.



# RÉSUMÉ DES DIFFÉRENCES IDENTIFIÉES ENTRE SNAVELY ET LES POOLS DU BLÉ

	<u>Snavely</u>	<u>Pools du blé</u>	<u>Différences</u>
Coût variable	547.5 millions de dollars	457.7 millions de dollars	89.8 millions de dollars
Contribution	<u>123.2</u>	<u>10.2*</u>	<u>113.0</u>
TOTAL	670.7	467.9	202.8

Les Pools du blé sont d'avis que les exagérations du coût variable et de la contribution, de la part de M. Snavely, s'élèvent à plus de 200 millions de dollars, soit plus de 30 pour cent du total des revenus dont les chemins de fer ont besoin selon son évaluation. On ne saurait permettre que cette forte exagération serve de base au dédommagement des chemins de fer.

## VIII.

### AMÉLIORATIONS DE PRODUCTIVITE

Au colloque Snavely tenu à Winnipeg le 17 mars 1982, les représentants de CP Rail ont fait savoir que des améliorations de la productivité découleraient du programme d'immobilisations proposé. Effectivement, ce serait difficile de justifier un investissement de 13 milliards de dollars s'il ne fallait pas en attendre des améliorations de productivité.

Dans le passé, les chemins de fer ont refusé de faire profiter leur clientèle captive des améliorations de productivité. Par exemple les chemins de fer s'opposent à la demande présentée au Comité des transports par chemins de fer par l'industrie de la pâte et de papier pour l'application de tarifs d'incitation dans le cas des chargements plus lourds, malgré l'évidente amélioration de productivité qui en découlerait.

Au cours du débat actuel, on n'a pas pu savoir à coup sûr si les améliorations de productivité profiteront aux utilisateurs. Si l'avantage de ces améliorations n'est pas transféré aux utilisateurs, les chemins de fer recevront non seulement leurs coûts variables, mais encore une contribution toujours croissante puisqu'ils obtiendront des améliorations de productivité sans les traduire par une réduction des coûts.

---

\* La somme de 12.3 millions de dollars constitue la contribution exigée pour la première année du Programme d'investissement dans l'Ouest, c'est-à-dire 1982 ou 1983. Il faudrait donc y appliquer une réduction pour traduire avec précision les dollars de 1980. En dollars de 1980, la somme serait d'environ 10.2 millions de dollars.

Il est essentiel que le mécanisme de détermination des coûts tienne compte de la possibilité d'améliorer la productivité et fasse en sorte que les chemins de fer ne reçoivent rien de plus que les coûts variables, selon la meilleure évaluation possible, plus la contribution qu'il faut pour justifier les investissements afférents aux lignes.

## IX.

### CONCLUSION

Le gouvernement a fait savoir qu'il est disposé à offrir 612 millions de dollars par année pour combler l'écart créé par l'abolition du tarif du Nid-de-Corbeau. Selon l'évaluation que viennent de faire les Pools du blé, le manque à gagner sera bien inférieur à cette somme. La différence entre 612 millions de dollars et le manque à gagner effectif est nécessaire pour que l'on puisse s'occuper de problèmes tels que les augmentations de coûts futures attribuables à l'inflation, les augmentations attribuables à l'augmentation quantitative du trafic et l'augmentation des coûts de propriété et des frais d'entretien afférents aux lignes. Cette somme ne doit pas être dissipée par l'exagération des revenus dont les chemins de fer ont besoin.



TABLEAU 1  
RÉSUMÉ DES RÉDUCTIONS  
DES COÛTS ET DES BESOINS DE REVENU  
DES CHEMINS DE FER POUR 1980

COÛTS VARIABLE (en millions de dollars)	
COÛT VARIABLE SELON SNAVELY	547.5 \$
Réductions attribuables à	
1. L'évaluation révisée de la valeur des voies des embranchements tributaires du transport du grain	21.1
2. L'annulation de la dépréciation des voies des embranchements tributaires du transport du grain	4.9
3. L'annulation de la dépréciation et du coût du capital des biens relevant du Programme d'amélioration	9.9
4. L'annulation du manque à gagner à l'entretien	34.6
5. La réduction à 21 % du taux du coût du capital	<u>16.3</u>
Total des réductions, CN et CP, à l'exclusion du transit	86.8
Total en pourcentage des coûts variables de CN et CP, à l'exclusion du transit, $86.8:530.7-16.4\%$	
Réduction applicable au total des coûts variables (CN, CP, transit et NAR) $16.4\% \times 547.5$	<u>89.8</u>
COÛT VARIABLE SELON LES POOLS DU BLÉ	457.7 \$
CONTRIBUTION EN SUS DU COUT VARIABLE (en millions de dollars)	
COÛTS CONSTANTS D'APRÈS SNAVELY	123.2
Coût dépassant le niveau nécessaire au financement de l'investissement nouveau afférent aux lignes	<u>113.0</u>
CONTRIBUTION AS PER WHEAT POOLS	10.2 \$

RESUME - 1980 (en millions de dollars)			
	Snavely	Pools du blé	Différences
Coût variable	547.5	457.7	89.8
Contribution	<u>123.2</u>	<u>10.2</u>	<u>113.0</u>
Total	670.7	467.9	202.8

APPENDICE "TRPT-138"

Répartition équitable des paiements compensatoires  
pour le grain entre le CN et CP Rail

Préparé pour la  
Direction générale du transport des grains  
Transports Canada

par  
Snavelly, King & Associates, Inc.

Février 1983



TABLE DES MATIÈRES

<u>Chapitre</u>	<u>Page</u>
I. La question . . . . .	
II. L'importance de la différence . . . . .	
III. Les arguments . . . . .	
IV. Analyse des arguments . . . . .	
A. Le barème compensatoire unique. . . . .	
B. Le barème compensatoire double. . . . .	
V. Méthode de répartition recommandée. . . . .	
A. Péréquation Prince Rupert-Vancouver et Calgary-Edmonton. . . . .	
B. Service en direction de Churchill . . . . .	
C. Grains à plus faible densité. . . . .	
D. Répercussion des facteurs arbitraires proposés sur la répartition des revenus compensatoires . . . . .	
VI. Mise en oeuvre de la méthode de répartition . . . . .	
VII. Conclusions . . . . .	
VIII. Recommandations supplémentaires . . . . .	

## LISTE DES PIÈCES JOINTES

Pièces

- A Calcul des revenus compensatoires de l'année 1980 pour le CN et CP Rail fondé sur le concept du barème compensatoire unique
- B Exemples des moyens par lesquels le concept du barème compensatoire unique pourrait inciter les compagnies ferroviaires à réduire les coûts variables.
- C Calcul des revenus tirés par le CN et CP Rail du barème compensatoire pour l'année 1980, fondé sur le concept du barème compensatoire unique après inclusion des facteurs arbitraires du barème statutaire de référence du CN
- D Illustration de l'élaboration de facteurs du barème compensatoire en vertu de la méthode proposée de répartition des revenus compensatoires



Répartition équitable des paiements compensatoires pour le grain  
entre le CN et CP Rail

---

À la demande de la Direction générale du transport des grains de Transports Canada, Snavely, King and Associates ont examiné le Rapport des consultations et recommandations sur le transport des grains de l'Ouest de M. J.C. Gilson, daté du 15 juin 1982, le Rapport du groupe de travail sur les taux, daté de novembre 1982, ainsi que certains documents préparés par le CN et CP Rail sur la répartition des paiements compensatoires pour le grain entre les deux compagnies ferroviaires. Le présent document constitue notre analyse d'une méthodologie appropriée d'indemnisation et nos recommandations à ce sujet.

I. La question

La question examinée en l'occurrence est issue des conditions et/ou considérations suivantes:

- . Les auteurs du Rapport du groupe de travail sur les taux recommandaient que le barème statutaire de référence contienne un barème applicable au CN et à CP Rail.
- . Ils recommandaient en outre que le tarif compensatoire contienne deux barèmes -- un des taux qui seraient payés par l'expéditeur, et un autre que paierait le gouvernement fédéral.

- . Le Rapport Gilson définit les éléments dont il faut tenir compte dans la conversion du barème statutaire de référence en barème compensatoire fondé sur les coûts. Ces éléments sont les mêmes pour les deux compagnies ferroviaires.
- . Ni le Rapport du groupe de travail, ni le Rapport Gilson ne contenaient de recommandations quant à savoir si les facteurs de conversion du barème statutaire de référence en barème compensatoire devraient être calculés séparément pour chaque compagnie ferroviaire ou pour les deux en même temps.
- . Le facteur de conversion du barème compensatoire du CN (c'est-à-dire le rapport entre les revenus compensatoires fondés sur les coûts et les revenus fondés sur le barème statutaire de référence) a toujours été plus élevé que celui de CP Rail.

C'est pourquoi l'application du facteur de conversion du barème compensatoire de chaque compagnie ferroviaire au barème statutaire de référence commun produira un barème compensatoire plus élevé pour le CN que pour le CP. La question qui se pose et qui fait l'objet du présent document consiste donc à savoir s'il devrait y avoir un seul barème compensatoire fondé sur les coûts et les revenus caractéristiques des deux compagnies ferroviaires combinées, ou deux barèmes compensatoires -- un pour chaque compagnie ferroviaire, fondé sur les caractéristiques spécifiques de chaque compagnie au titre des revenus et des coûts. L'adoption de barèmes compensatoires doubles soulève une autre question: le tarif compensatoire de l'expéditeur devrait-il refléter la différence relative entre le barème compensatoire de chaque compagnie ferroviaire, ou la différence devrait-elle se répercuter uniquement sur le tarif compensatoire du gouvernement fédéral?



## II. L'importance de la différence

Comme on n'avait pas fait d'étude détaillée des coûts et des revenus pour l'année de référence 1981-1982, nous nous sommes fondés sur l'étude Snavelly, King and Associates (SKA) effectuée pour l'année 1980 pour évaluer l'importance de la différence entre les revenus compensatoires que chaque compagnie ferroviaire pourrait toucher en vertu des concepts des barèmes compensatoires unique et double. Pour aligner davantage l'étude SKA sur le Rapport Gilson et sur les autres modifications apportées depuis 1980, on a apporté les corrections suivantes aux résultats SKA afin de calculer les revenus estimatifs nécessaires pour l'année 1980 aux niveaux du taux compensatoire.

- . On a supprimé l'amortissement et le coût des immobilisations afférentes aux éléments d'actif des embranchements tributaires du transport du grain acquis dans le cadre du Programme d'amélioration des embranchements des Prairies.
- . Le taux du coût des immobilisations a été ramené de 25.4 % à 20.8 %.
- . Le NAR et les coûts de transit ont été recalculés afin de refléter les modifications ci-dessus.
- . On a inclus une contribution aux coûts fixes égale à 20 % des coûts variables afférents au volume.
- . Le NAR a été combiné aux facteurs du CN.

La Pièce A illustre les résultats de cette analyse. La ligne 8 révèle qu'en vertu d'un barème compensatoire double, le CN toucherait \$316.976 millions en revenus tirés des taux de transport des marchandises, comparativement à \$282.600 millions pour CP Rail. Comme l'indique cependant la ligne 14, en vertu d'un barème compensatoire unique, le CN ne recevrait en réalité que \$309.710 millions (manque à gagner de \$7.266 millions) et CP Rail recevrait en

fait \$289.848 millions (aubaine de \$7.248 millions). Ainsi, comme le démontre la ligne 17, le CN ne recevrait une contribution réelle que de 16.81 % et celle du CP serait de 23.74 %.

### III. Les arguments

Les arguments avancés en faveur d'un barème compensatoire unique sont essentiellement les suivants: ce concept concorde avec celui de la compagnie ferroviaire repère appliqué dans l'établissement des taux commerciaux<sup>1</sup> et avec le concept du taux statutaire de référence unique recommandé par le Groupe de travail sur les taux.

Les arguments avancés en faveur du barème compensatoire double sont par ailleurs essentiellement les suivants: les taux compensatoires afférents au grain statutaire ne sont pas des taux commerciaux compétitifs. Ils sont plutôt fondés sur les coûts et destinés à accorder à chaque compagnie ferroviaire la même contribution relative aux coûts variables afférents aux volumes. On prétend en outre que les différences entre les assiettes de revenus fondées sur les coûts variables et sur le taux statutaire des deux compagnies de chemin de fer et, partant, entre le facteur de conversion du taux compensatoire calculé de chacune sont en grande partie, sinon en totalité, attribuables à des circonstances qui échappent au contrôle de la direction des deux compagnies, et que les différences s'accentueront au lieu de s'estomper avec le temps.

---

<sup>1</sup> Dans ces conditions, la compagnie de chemin de fer qui a les coûts les moins élevés ou qui sert de repère fixe généralement le niveau des taux et la compagnie de chemin de fer dont les coûts sont plus élevés lui fait concurrence sur le plan des prix et touche une contribution moins élevée à l'égard des coûts fixes ou exige un prix plus élevé et base sa concurrence sur le service et/ou abandonne une partie de sa part du marché.



Les partisans du barème compensatoire double admettent qu'aux niveaux du taux compensatoire, les deux compagnies de chemin de fer se feront concurrence sur le plan du transport des grains. Afin de ne pas désavantager la compagnie ferroviaire qui a les coûts les plus élevés ou les expéditeurs qu'elle dessert, ils soutiennent que les taux imposés aux expéditeurs devraient être l'objet d'une péréquation et que la différence entre les taux compensatoires des deux compagnies ferroviaires devrait être ajoutée aux taux que devra payer le gouvernement fédéral.

Même si les partisans des deux points de vue ont avancé d'autres arguments en leur faveur, nous estimons qu'il s'agit bien plus de "frime" que d'arguments de fond et qu'ils tendent à obscurcir plutôt qu'à clarifier leur position de base.<sup>2</sup>

#### IV. Analyse des arguments

Comme c'est généralement le cas dans la plupart des situations, les deux points de vue sur cette question ont certains mérites.

##### A. Le barème compensatoire unique

Nous estimons que le concept du barème compensatoire unique pour les deux compagnies ferroviaires concorde avec les constatations du Groupe de travail sur les taux qui soutient qu'il devrait y avoir un seul barème statutaire de

---

<sup>2</sup> Par exemple, ceux qui proposent que les différences entre les coûts et les revenus de deux compagnies de chemin de fer se reflètent dans les barèmes compensatoires préconisent en fait un seul barème compensatoire fondé sur les caractéristiques de la compagnie ferroviaire dont les coûts sont faibles et sur un paiement séparé versé à la compagnie dont les coûts sont élevés à même la part gouvernementale du paiement total afin d'équilibrer sa contribution relative aux coûts fixes avec celle de la compagnie dont les coûts sont moins élevés. Cela ne semble être rien d'autre qu'un essai de dissimulation du fait qu'ils proposent que les versements effectués par le gouvernement fédéral à la compagnie ferroviaire dont les coûts sont élevés soient fondés sur un barème compensatoire différentiel plus élevé.

référence, avec le concept de la "compagnie de chemin de fer repère ou de référence" inhérent à l'établissement des taux commerciaux, ainsi qu'avec le concept des "taux égaux pour des distances égales" sous-jacent aux barèmes statutaires existant et proposé. Cette proposition offre un avantage important, car elle pourrait encourager les deux compagnies ferroviaires à réduire leurs coûts variables afin d'accroître leur contribution absolue aux coûts fixes. La Pièce B illustre pourquoi les deux compagnies ferroviaires auraient intérêt à réduire leurs coûts variables si l'on appliquait le concept du barème compensatoire unique.

Le concept du barème compensatoire unique comporte cependant deux lacunes majeures. Tout d'abord, il ne tient pas compte du fait qu'une partie importante de la différence entre les facteurs de conversion du taux compensatoire des deux compagnies ferroviaires résulte en fait de conditions imposées plutôt que créées par la direction. Deuxièmement, il permet que l'existence de ces conditions imposées constitue une "aubaine" pour la compagnie ferroviaire qui a le facteur de conversion le moins élevé aux dépens de celle qui a le facteur le plus élevé. Même si le Rapport Gilson ne recommandait pas explicitement que chaque compagnie ferroviaire reçoive la même contribution relative aux coûts fixes, nous estimons que ses auteurs souhaitaient clairement que les contributions maximales recommandées aux coûts fixes reflètent la contribution approximative que chaque compagnie ferroviaire devrait gagner dans des conditions de gestion d'une efficacité égale.

#### B. Le barème compensatoire double

Le concept du barème compensatoire double élimine les deux lacunes du barème compensatoire unique. Par définition, il assure que ni l'une ni l'autre des deux compagnies ferroviaires ne touchera plus que la contribution maximale



aux coûts fixes recommandée dans le Rapport Gilson. Comme le barème compensatoire de chaque compagnie ferroviaire est fondé sur le rapport spécifique entre ses coûts et ses recettes, il assure en outre que chaque compagnie sera indemnisée des circonstances qui lui sont imposées et qui échappent donc au contrôle de sa direction. Cependant, comme ce barème compense toutes les différences entre les coûts et les revenus, il couvre non seulement les facteurs qui échappent au contrôle de la direction, mais aussi ceux qu'elle peut contrôler. Ce qui est le plus important, c'est que le barème compensatoire double n'incite ni la compagnie dont les coûts sont élevés ni celle dont les coûts sont bas à réduire leurs coûts variables respectifs afférents au volume et les incite plutôt à les augmenter. Cette lacune est due au fait qu'en vertu du concept du barème double, toute diminution des coûts afférents au volume d'une compagnie ferroviaire entraînera une réduction directe et proportionnée de sa contribution absolue aux coûts fixes, et vice versa.

#### V. Méthode de répartition recommandée

Nous estimons que la répartition des revenus compensatoires au titre du grain entre les deux compagnies de chemin de fer

- . ne devrait pas encourager les compagnies ferroviaires à accroître leurs coûts variables afférents aux volumes par tonne de grain transportée et devrait, dans la mesure du possible, les encourager à les diminuer.
- . devrait permettre aux deux compagnies ferroviaires de faire leurs frais et de gagner une contribution maximale à l'égard des coûts afférents aux volumes qu'elle supporte à la suite d'éléments de la structure du barème statutaire qui échappent clairement au contrôle de leur direction; et
- . devrait comporter une méthodologie relativement stable et facile à administrer.

Des deux méthodes proposées de répartition entre les deux compagnies ferroviaires, des revenus tirés des taux compensatoires pour les grains, nous concluons que le concept du barème unique est le plus souhaitable parce que c'est celui qui correspond davantage au concept de la compagnie ferroviaire repère ou de référence appliqué dans l'établissement des taux commerciaux, ainsi qu'au concept des taux égaux pour des distances égales des taux statutaires, et qui encourage dans une certaine mesure les deux compagnies ferroviaires à réduire leurs coûts afférents aux volumes. L'adoption de cette proposition non modifiée offrirait cependant à une compagnie ferroviaire la possibilité de bénéficier, au détriment de l'autre, de contributions aux coûts fixes très supérieures au maximum recommandé à cause des circonstances imposées à l'autre compagnie ferroviaire et non créées par la compagnie qui en retire les avantages. Afin de réduire considérablement ou d'éliminer cet aspect indésirable, nous recommandons que les facteurs arbitraires décrits ci-dessous soient incorporés aux versements du gouvernement fédéral afin d'équilibrer les inégalités majeures du barème statutaire de référence imposé aux compagnies ferroviaires qui, à notre avis, échappent clairement au contrôle de leur direction respective.

A. Péréquation Prince Rupert-Vancouver et Calgary-Edmonton

Le barème statutaire de référence proposé prévoit la péréquation entre les taux applicables vers Prince Rupert et ceux applicables aux expéditions vers Vancouver qui, à leur tour, sont fondés sur le millage parcouru par le CN via Edmonton. Le CN devra alors effectuer 191 milles de plus sans être indemnisé.<sup>3</sup> Le barème proposé prévoit en outre le maintien de la péréquation

---

<sup>3</sup> À partir d'Edmonton, le CN doit parcourir 956 milles vers Prince Rupert et 765 milles vers Vancouver.



entre les taux applicables aux expéditions vers Vancouver via Calgary et ceux applicables aux expéditions via Edmonton. Comme l'itinéraire via Edmonton représente environ 124 milles<sup>4</sup> de plus que celui via Calgary, il s'ensuit que CP Rail touche des revenus pour un parcours de 124 milles qu'il n'effectue pas.

En vertu du barème de référence proposé qui figure au Tableau 3 de la page 17 du Rapport du groupe de travail sur les taux, il semblerait que les péréquation proposées suscitent les différences suivantes dans les revenus touchés par le CN en vertu du barème statutaire de référence.

Différences de taux inhérentes entre les péréquations proposées  
entre les ports et les itinéraires

A. Péréquation entre les ports

	Edmonton à Vancouver	Edmonton à Prince Rupert	Différence
1. Compagnie de référence	CN	CN	XXX
2. Millage	765	956	191
3. Créneau du barème	775	950	175
4. Taux les 100 li.	\$ .1982	\$ .2237	\$.0255
5. Taux la tonne	\$3.96540	\$4.4740	\$.5100

B. Peréquation des itinéraires

	Calgary à Vancouver	Edmonton à Vancouver	Différence
6. Compagnie de référence	CP	CN	XXX
7. Millage	641	765	124
8. Créneau du barème	650	775	125
9. Taux les 100 li.	\$ .1800	\$ .1982	\$.0182
10. Taux la tonne	\$3.6000	\$3.9640	\$.3640

Comme l'indique la Partie A, si l'on effectue la péréquation entre les taux vers Prince Rupert et ceux vers Vancouver, le CN touchera \$.510 la tonne (2000 livres) de moins sur ses expéditions vers Prince Rupert que ce à quoi il

<sup>4</sup> Le CN doit parcourir 765 milles entre Edmonton et Vancouver alors que le CP n'effectue que 641 milles entre Calgary et Vancouver.

aurait droit si l'on appliquait strictement le barème statutaire proposé. La Partie B démontre que si l'on effectuait la péréquation entre les taux vers Vancouver à partir de Calgary et ceux à partir d'Edmonton, CP Rail toucherait \$.364 la tonne de plus que le montant auquel il aurait droit à la suite d'une application stricte du barème statutaire de référence proposé.<sup>5</sup>

En ce qui concerne la péréquation Edmonton-Calgary, les expéditeurs qui utilisent le port d'entrée de Calgary paieront environ \$.364 la tonne de plus pour leurs expéditions de grain qu'ils ne paieraient en vertu d'une application stricte du barème statutaire de référence proposé. On pourrait supprimer cette inégalité éventuelle en inversant le processus de péréquation, c'est-à-dire en fondant le barème statutaire de référence sur le millage à partir de Calgary et en effectuant la péréquation Edmonton-Calgary.

Cependant, peu importe comment on appliquera le processus de péréquation, le CN n'aura pas les mêmes possibilités de revenu que le CP. En vertu du système actuel de péréquation, le CN ne peut gagner les mêmes revenus sur un trajet de 124 milles qu'il n'effectue pas, comme c'est le cas du CP. Si l'on inversait le processus de péréquation (c'est-à-dire péréquation d'Edmonton en fonction de Calgary), le CN effectuerait un parcours de 124 milles pour lequel il ne serait pas indemnisé.

Nous prenons pour acquis que les péréquations entre les ports et les itinéraires décrites ci-dessus sont des écarts souhaitables par rapport au concept des taux égaux pour des distances égales sous-jacent au barème statutaire

---

<sup>5</sup> Les différences entre les taux calculés ici sont fondées sur notre interprétation des barèmes proposés et peuvent être erronées. Si nos recommandations sont acceptées, il faudrait calculer le montant précis de la différence en fonction des barèmes statutaires proposés et de la différence exacte entre les distances.



de référence. Nous estimons cependant que peu importe la raison d'être de cette péréquation, elle ne devrait pas pénaliser le CN.

L'établissement d'un paiement compensatoire équitable pour le CN est quelque peu difficile parce que la péréquation est fondée sur un millage intermédiaire (c'est-à-dire 765 milles pour le CN entre Edmonton et Vancouver) plutôt que sur le millage le plus court (c'est-à-dire 641 milles pour le CP entre Calgary et Vancouver). Si la péréquation était fondée sur Calgary, nous estimons alors que le CN devrait bénéficier d'un facteur arbitraire du barème statutaire de référence d'environ \$.364 la tonne pour ses expéditions vers Vancouver via Edmonton et de \$.874 la tonne pour ses expéditions vers Prince Rupert.<sup>6</sup> Si la péréquation était fondée sur Calgary, le CP verrait bien sûr diminuer d'environ \$.364 la tonne les revenus qu'il touche en vertu du barème statutaire de référence pour ses expéditions vers Vancouver.

Si la péréquation demeure fondée sur Edmonton, nous estimons alors qu'il faut en toute justice offrir au CN tout comme au CP la possibilité de gagner la même "aubaine" sur 124 milles de parcours vers Vancouver. Puisque, sans la mise en valeur de Prince Rupert, le trafic du CN en direction de Prince Rupert irait vraisemblablement à Vancouver, il s'ensuit logiquement que le CN devrait aussi avoir la possibilité de toucher le supplément de revenu sur les expéditions en direction de Prince Rupert. C'est pourquoi les facteurs arbitraires du CN vers Prince Rupert et Vancouver devraient être les mêmes, que la péréquation soit fondée sur Edmonton ou Calgary, même si c'est pour des raisons quelque peu différentes.

---

<sup>6</sup> \$4.474 la tonne pour les expéditions du CN vers Prince Rupert via Edmonton moins \$3.600 la tonne pour les expéditions du CP vers Vancouver via Calgary.

Nous estimons que les facteurs arbitraires du barème de référence décrits ci-dessus, qui sont de \$.364 la tonne pour les expéditions du CN vers Vancouver via Edmonton et de \$.874 la tonne pour les expéditions du CN en direction de Prince Rupert, compenseront toute injustice que le processus de péréquation pourrait causer au CN. Il faudrait considérer que ces coefficients arbitraires font partie du barème statutaire de référence et qu'ils devraient faire l'objet de la même conversion en un taux compensatoire que les autres taux du barème statutaire de référence. Le versement de ces paiements devrait cependant incomber au gouvernement fédéral et, partant, provenir de sa part du paiement fondé sur le barème compensatoire.

B. Service en direction de Churchill

Il ne fait aucun doute que la nature saisonnière de l'utilisation de l'embranchement de Churchill par le CN ainsi que la conjoncture climatique et topographique de cet embranchement le rendent relativement plus coûteux à exploiter par tonne de grain transportée que ne le sont les itinéraires en direction des autres ports. Nous estimons aussi que le CN entretient et exploite l'embranchement de Churchill parce qu'il y est obligé et non à la suite d'une décision administrative rationnelle. C'est pourquoi nous avons à maintes reprises déclaré que le service assuré par le CN en direction de Churchill est beaucoup plus lié au développement économique et à des considérations politiques qu'il ne l'est aux exigences relatives au transport du grain prévues par la loi. C'est pourquoi nous estimons que la majeure partie des coûts de l'exploitation de l'embranchement de Churchill devrait probablement être imputée à d'autres activités des gouvernement fédéral ou provincial en cause plutôt qu'au grain.



Cependant, tant que la propriété et l'exploitation de l'embranchement de Churchill seront considérées comme faisant partie du réseau de transport du grain, nous estimons que le CN devrait recevoir un paiement compensatoire supplémentaire quelconque parce qu'il transporte du grain sur cet itinéraire et que ce supplément devrait provenir de la part des paiements compensatoires versés par le gouvernement fédéral.

Le montant du paiement compensatoire supplémentaire n'est pas facile à calculer. Pour déterminer avec précision les coûts supplémentaires assumés par le CN à cause des circonstances particulières du transport du grain qu'il assure vers Churchill, il faudrait procéder à des études de coûts beaucoup plus détaillées et précises que celles que nous avons effectuées. Au lieu d'études de ce genre, nous proposons les deux moyens quelque peu arbitraires suivants d'indemniser le CN:

- . Verser au CN un paiement arbitraire égal à la différence entre le taux vers Thunder Bay et le taux vers Churchill pour le grain expédié vers Churchill à partir de chaque point d'origine dont le taux est plus élevé que le taux en direction de Thunder Bay; ou
- . Verser au CN un paiement arbitraire égal aux coûts afférents à l'embranchement de Thompson Jct à Churchill.

Nous avons tendance à préférer la première de ces deux propositions, parce qu'elle limite le paiement arbitraire au tonnage réel expédié vers Churchill. D'après nos évaluations préliminaires du trafic et l'assiette de revenus fondée sur le taux statutaire calculé dans les études SKA de 1981, il semble que ce paiement arbitraire s'élèverait en moyenne à \$.35 la tonne livrée au terminus de Churchill.

### C. Grains à plus faible densité

Le barème statutaire de référence perçoit les mêmes frais pour tous les grains transportés en vertu du barème statutaire sans tenir compte des différences de densité. Règle générale, les compagnies ferroviaires ont tendance à exiger des taux plus élevés la tonne pour les volumes à faible densité que pour ceux à forte densité. Le barème statutaire ne tient donc pas compte de la densité, ce qui est contraire aux pratiques générales d'établissement des taux et tend à pénaliser les compagnies ferroviaires qui transportent la majeure partie du grain à faible densité.

Selon un document préparé par le CN, le volume que la compagnie transporte s'établit en moyenne à 36.3 boisseaux la tonne et à 55.1 livres le boisseau, alors que celui de CP Rail s'établit en moyenne à 35.1 boisseaux la tonne et à 57.0 livres le boisseau. D'après ces chiffres, le mélange de denrées transporté par le CP a une densité moyenne supérieure d'environ 3.4 % à celui transporté par le CN. Cela explique environ le tiers de la différence de 9.4 % entre les charges moyennes par wagon qui s'établissent à 67.8 tonnes et à 74.8 tonnes pour le CN et le CP respectivement à l'égard du trafic non visé par des accords de réciprocité en 1980.<sup>7</sup>

Avant de décider si la différence entre la densité des divers grains est suffisante pour mériter une considération spéciale, nous suggérons de procéder à des recherches plus approfondies. Il faudrait plus précisément déterminer si (1) la différence dans le mélange de denrées favorisera constamment une

---

<sup>7</sup> Les charges moyennes par wagon en ce qui concerne le transport du grain non visé par des accords de réciprocité sont tirées du Tableau 23 de la page 55 du Rapport de 1980 de Snavely, King and Associates intitulé Costs and Revenues Incurred by the Railways in the Transportation of Grain Under the Statutory Rates.



compagnie par rapport à l'autre et si (2) les compagnies ferroviaires tiennent compte des différences de densité des divers grains dans les taux commerciaux qu'elles exigent sur les expéditions intérieures. Si ces recherches révèlent que les compagnies ferroviaires distinguent les taux exigés sur les grains domestiques en fonction de leur densité et que si la répartition des grains à faible densité entre les deux compagnies ferroviaires est et demeurera constamment inégale, il faudra alors songer à établir des facteurs arbitraires du barème statutaire fondés sur des catégories de densité. Ces facteurs arbitraires devraient être payés à même la part fédérale des revenus compensatoires et s'appliqueraient aux deux compagnies ferroviaires.

D. Répercussion des facteurs arbitraires proposés sur la répartition des revenus compensatoires

Au Chapitre II du présent document, on a démontré que si l'on appliquait le concept du barème compensatoire unique aux résultats<sup>8</sup> de l'étude SKA de 1980, le CN aurait touché environ \$7.266 millions de moins qu'en vertu du concept du barème compensatoire double. Le paiement des montants arbitraires décrits ci-dessus aurait augmenté de \$3.227 millions<sup>9</sup> les revenus statutaires de référence du CN, comme on peut le voir ci-dessous.

---

8 Les résultats de l'étude SKA de 1980 ont été modifiés pour refléter de plus près les recommandations du Rapport Gilson.

9 Les augmentations estimatives des revenus du CN fondés sur le barème statutaire reflètent le volume de trafic de 1980, le barème statutaire proposé selon l'itinéraire, les facteurs arbitraires afférents aux ports et le barème statutaire de 1980 pour le facteur arbitraire de Churchill. Ces augmentations supposent en outre que les facteurs arbitraires afférents à l'itinéraire s'appliqueraient à tout le trafic du CN en direction de Vancouver, y compris les livraisons au CP en vertu de l'accord de réciprocité.

Augmentation estimative du revenu statutaire de référence de 1980  
que tirerait le CN des facteurs arbitraires proposés

<u>Facteur arbitraire</u>	<u>Facteur arbitraire - Itinéraire</u>	<u>Tonnage 1980</u>	<u>Augmentation des revenus statutaires de référence</u>
Facteur arbitraire - Itinéraire Edmonton-Vancouver	\$.364	4,869,405	\$1,772,463
Facteur arbitraire - Port de Prince Rupert	.874	1,523,589	1,331,617
Facteur arbitraire - Churchill	.350	<u>361,729</u>	<u>126,675</u>
TOTAL	XXX	6,754,923	\$3,226,755

La Pièce C illustre la répartition des revenus compensatoires une fois inclus les revenus résultant des facteurs arbitraires du barème statutaire de référence du CN. Comme on peut le voir à la ligne 15, l'inclusion des facteurs arbitraires donne, pour chaque compagnie ferroviaire, des taux compensatoires qui ne diffèrent pas beaucoup de la moyenne combinée des deux compagnies ferroviaires. La ligne 14 le prouve en indiquant que le manque à gagner du CN et le surplus du CP sont ramenés à \$.322 et \$.356 millions respectivement. La ligne 15 révèle en outre que le pourcentage de la contribution réelle est de 19.86 % dans le cas du CN et de 20.18 % dans celui du CP.

#### VI. Mise en oeuvre de la méthode de répartition

La mise en oeuvre de la méthode de répartition décrite ci-dessus exigera une modification mineure du barème statutaire de référence unique proposé par le Groupe de travail sur les taux. Nous recommandons essentiellement d'en dériver deux barèmes statutaires de référence. Le premier, appelé barème statutaire de référence des expéditeurs, correspondrait à l'échelle recommandée par le Groupe de travail sur les taux. Le deuxième, appelé barème du gouvernement



fédéral, serait fondé sur le barème des expéditeurs corrigé de façon à refléter les facteurs arbitraires recommandés dans la présente étude.

Par exemple, dans le cas des expéditions vers Prince Rupert et Vancouver via Edmonton, le barème du gouvernement fédéral contiendrait des taux équivalant au barème des expéditeurs majoré des facteurs arbitraires recommandés. De même, dans le cas des expéditions vers Churchill, le barème du gouvernement fédéral refléterait les taux de Thunder Bay plutôt que ceux de Churchill dans le cas de tous les points d'expédition dont le taux est plus élevé vers Thunder Bay que vers Churchill. Si les taux sont rajustés pour tenir compte des différences de densité des denrées, il y aurait alors des barèmes fédéraux différents pour chaque groupe de produits.

On pourrait calculer les barèmes compensatoires des expéditeurs et du gouvernement fédéral en appliquant des facteurs compensatoires séparés à leur barème statutaire de référence respectif. Les facteurs du taux compensatoire seraient fondés sur le taux compensatoire global et la part de la différence entre les revenus tirés des taux compensatoires et les taux statutaires de référence que doivent payer les expéditeurs, le gouvernement fédéral et, le cas échéant, les compagnies ferroviaires.

La Pièce D illustre cette méthode fondée sur les données SKA 1980 qui sous-tendent les pièces A et C. Pour les besoins de l'exemple, nous avons supposé que le barème statutaire de référence du gouvernement fédéral était égal au barème des expéditeurs, sauf en ce qui concerne les facteurs arbitraires afférents aux ports, à l'itinéraire et à Churchill, et que les différences entre les revenus fondés sur le barème compensatoire et ceux fondés sur le barème statutaire de référence des expéditeurs seront réparties de la façon suivante: 20 % aux expéditeurs, 50 % au gouvernement fédéral et 30 % aux compagnies ferroviaires.

Il faut signaler que cet exemple tient compte de la répartition du manque à gagner de 1980 et non de la répartition d'augmentations ultérieures des revenus attribuables à l'inflation, à l'augmentation du volume et/ou au transfert, du gouvernement fédéral aux expéditeurs, de la responsabilité des paiements liés aux taux. Cela a été fait de propos délibéré afin d'éviter toute possibilité d'interprétation erronée du programme annoncé récemment par le gouvernement fédéral.

La méthodologie illustrée par la Pièce D est cependant applicable à l'élaboration de barèmes compensatoires des expéditeurs et du gouvernement fédéral. Comme l'indique la Pièce D, l'élaboration des facteurs compensatoires en vertu des deux barèmes statutaires de référence (c'est-à-dire barème des expéditeurs et barème du gouvernement fédéral) proposés dans le présent rapport comporte les considérations identiques qu'implique un barème statutaire de référence unique, soit (1) le calcul de la différence entre les revenus tirés des taux compensatoires et les revenus tirés du barème statutaire de référence payés par les expéditeurs, et (2) la répartition de la différence entre les expéditeurs, le gouvernement fédéral et les compagnies ferroviaires.

## VII. Conclusions

Nous concluons qu'un barème compensatoire unique fondé sur les coûts variables et tenant compte des contributions et des revenus fondés sur le barème statutaire de référence des deux compagnies ferroviaires ensemble répondra le mieux aux objectifs de la répartition des revenus. Nous estimons que les inégalités majeures du barème statutaire de référence, qui échappent au contrôle de la direction des compagnies ferroviaires, devraient être aplanies par le paiement de montants arbitraires provenant de la partie gouvernementale des paiements compensatoire versés. Nous estimons que l'adoption des facteurs



arbitraires recommandés dans la présente étude réduirait la différence entre le facteur du barème compensatoire (c'est-à-dire les coûts variables y compris les contributions, divisés par les revenus fondés sur le barème statutaire) entre les deux compagnies ferroviaires au point où l'utilisation du barème compensatoire unique fournirait à peu près le même revenu compensatoire à chaque compagnie ferroviaire que l'application du barème compensatoire double, indemniserait le CN des inégalités fondamentales du barème statutaire de référence proposé qui échappent à son contrôle et, ce qui est le plus important, encouragerait chaque compagnie ferroviaire à réduire ses coûts variables afférents au volume.

#### VIII. Recommandation supplémentaire

Les analyses que nous avons effectuées pour préparer ce document mettent en évidence les lacunes des bases de données actuelles sur le grain statutaire. Le Rapport du groupe de travail sur les taux et le programme récemment annoncé par le gouvernement fédéral envisagent des modifications au trafic visé par les taux statutaires et les barèmes statutaires de référence. On prévoit en outre que les taux compensatoires seront fondés sur la campagne agricole plutôt que sur l'année civile et que les rajustements pour tenir compte de l'inflation et des fluctuations du volume seront fondés sur une période de référence définie comme étant la campagne agricole 1981-1982.

Nous exhortons fortement le gouvernement fédéral, dans le cadre de son programme, à obliger les compagnies ferroviaires à produire, pour l'année de référence, une étude détaillée sur le trafic et les revenus qui comportera tous les changements proposés au barème statutaire actuel et au trafic visé par ceux-ci. Si l'on adopte le barème statutaire de référence double proposé dans le présent document, l'étude devrait aussi identifier les revenus payés

au titre du barème statutaire de référence du gouvernement fédéral ainsi que ceux qui seraient payés au titre du barème des expéditeurs.

Nous recommandons en outre, même si ce n'est peut-être pas aussi critique, que les compagnies ferroviaires préparent, à compter de l'année de référence, une étude de coûts qui reflètera les facteurs de coûts identifiés dans le Rapport Gilson ainsi que les fluctuations de volume et de mélange du trafic.

Nous estimons que la préparation des études recommandées, qui pourrait être entreprise sous la direction de la CCT ou du MDT, se révélera des plus précieuses dans le contrôle et l'évaluation des répercussions des changements proposés à court terme ainsi que durant la revue proposée pour 1985-1986.



## PIÈCE A

Calcul des revenus compensatoires de l'année 1980 pour le CN et CP Rail fondée sur le concept du barème compensatoire unique			
Article	Montant (En millions de \$)		
	CN	CP	Total
<u>Revenu compensatoire requis</u>			
1. Coûts variables afférents au volume	\$227.980	\$193.580	\$421.560
2. Contribution de 20 % aux coûts fixes	45.596	38.716	84.312
3. Sous-total	273.576	232.296	505.872
4. Coûts variables afférents aux embranchements	43.813	50.703	94.516
5. Revenu total requis	<u>\$317.389</u>	<u>\$282.999</u>	\$600.388
<u>Revenus divers</u>			
6. Afférents aux embranchements	\$ .413	\$ .273	\$ .686
7. Autres	.000	.126	.126
<u>Revenus compensatoires requis des taux de transport des marchandises</u>			
8. Coûts afférents au volume et contribution (Ligne 3 moins ligne 7)	\$273.576	\$232.170	\$505.746
9. Coûts afférents aux embranchements (Ligne 4 moins ligne 6)	43.400	50.430	93.830
10. Revenu total requis des taux de transport des marchandises	\$316.976	\$282.600	\$599.576
11. Paiements statutaires de référence des expéditeurs	68.186	63.815	132.003
12. Manque à gagner	\$248.788	\$218.785	\$467.573
<u>Répartition des revenus compensatoires en vertu du concept du barème compensatoire unique</u>			
13. Facteur du taux compensatoire (Ligne 10 divisée par ligne 11)	4.649	4.428	4.542
14. Revenus compensatoires (Ligne 13, colonne 4 multipliée par ligne 11)	<u>\$309.710</u>	<u>\$289.848</u>	\$599.558
<u>Résultats de la répartition en vertu du concept du barème compensatoire unique</u>			
15. Revenu (manque à gagner) ou surplus (Ligne 10 moins ligne 14)	\$( 7.266)	\$ 7.248	\$ (.018)*
16. Montant réel de la contribution (Total des lignes 6, 7 et 14 moins total des lignes 1 et 4)			
17. Pourcentage de la contribution réelle (Ligne 16 divisée par ligne 1)	<u>16.18 %</u>	<u>23.74 %</u>	20.00 %
* Cette différence est attribuable à l'arrondissement du facteur du taux compensatoire.			

## PIÈCE B

Exemples des moyens par lesquels le concept  
du barème compensatoire unique pourrait  
inciter les compagnies ferroviaires  
à réduire leurs coûts variables

Cette pièce illustre les facteurs qui pourraient encourager les compagnies ferroviaires à réduire leurs coûts variables afférents au volume dans le cadre du concept du barème compensatoire unique. Cet exemple comporte trois volets basés sur les données de 1980 sur les coûts et les revenus qui ont été utilisées dans la Pièce A. Les exemples illustrent la contribution de 1980 de chaque compagnie ferroviaire en vertu de différentes hypothèses quant au niveau de leurs coûts variables afférents au volume et compare cette contribution à leur contribution de référence respective. Comme on peut le voir aux lignes 14 et 17 de la Pièce A, qui constitue le cas de référence, la compagnie ferroviaire dont les coûts sont élevés (le CN) a apporté une contribution de \$309.170 millions, soit 16.18 %, à ses coûts variables afférents au volume et le cas de référence, soit celui de la compagnie ferroviaire dont les coûts sont moins élevés (le CP), avait apporté une contribution de \$289.848 millions, soit 23.74 %, à ses coûts variables afférents au volume.



## PIÈCE B

L'exemple #1 (page suivante) suppose que CP Rail a pu réduire de 10 % ses coûts variables afférents au volume et que tous les autres facteurs demeurent égaux. Comme on peut le constater, cette mesure aurait réduit les coûts variables afférents au volume de CP Rail de \$19.358 millions (\$193.580 - cas de référence - moins \$174.222) et sa contribution permise de \$3.872 millions (\$38.716 - cas de référence - moins \$34.844). Cette réduction de \$23.230 millions serait transmise aux expéditeurs et au gouvernement fédéral sous forme de réduction des frais de transport. Elle entraînerait cependant une augmentation de \$8.126 millions (\$54.090 moins \$45.964 - cas de référence) de la contribution de CP Rail aux coûts fixes et une diminution de \$12.001 millions (\$38.330 - cas de référence - moins \$26.329) de la contribution du CN. Ainsi, la réduction de \$3.875 millions (\$84.294 - cas de référence - moins \$80.419) de la contribution totale serait absorbée par la compagnie ferroviaire dont les coûts sont élevés et qui n'a pas réussi à améliorer son efficacité.

## PIÈCE B

Exemple #1: Exemple des répercussions des changements des coûts variables afférents au volume sur la contribution totale des compagnies ferroviaires aux coûts fixes en vertu du barème compensatoire unique			
Article	Montant (En millions de \$)		
	CN	CP	Total
Hypothèse: Le CP réduit de 10 % ses coûts afférents au volume			
1. Total des coûts variables			
a. Afférents au volume	\$227.980	\$174.222	\$402.202
b. Contribution de 20 %	45.596	34.844	80.440
c. Afférents aux embranchements	43.813	50.703	94.516
d. Total	\$317.389	\$259.769	\$577.158
2. Revenus divers	\$ .413	\$ .399	\$ .812
3. Revenus requis des taux de transport des marchandises	\$316.976	\$259.370	\$576.346
4. Revenus tirés des taux statutaires	\$ 68.188	\$ 63.815	\$132.003
5. Revenus tirés des taux compensatoires			
a. Facteur du taux compensatoire	XXX	XXX	4.366
b. Revenus compensatoires	\$297.709	\$278.616	\$576.325
6. Revenu (manque à gagner) ou surplus	\$(19.267)	\$ 19.246	\$ (.021)*
7. Contribution réelle (Ligne 5.b plus ligne 2 moins lignes 1.a et 1.c)	\$ 26.329	\$ 54.090	\$ 80.419
8. Pourcentage de la contribution réelle	11.55 %	31.05 %	19.99 %
* Cette différence est attribuable à l'arrondissement du facteur du taux compensatoire.			



## PIÈCE B

Cependant, comme on peut le voir à l'exemple 2 (page suivante), la compagnie ferroviaire dont les coûts sont élevés peut améliorer sa contribution aux dépens de celle dont les coûts sont peu élevés en améliorant son efficacité. Dans cet exemple, on suppose que la compagnie dont les coûts sont élevés réduit de 10 % ses coûts variables afférents au volume et que tous les autres facteurs demeurent égaux. Si l'on compare l'exemple 2 au cas de référence, on peut voir que le total des frais requis au titre des taux de transport des marchandises au niveau de compensation diminue de \$27.358 millions (\$599.576 moins \$572.278) parce que les coûts variables afférents au volume ont diminué de \$22.798 millions (\$421.560 moins \$398.762) et que la contribution a diminué de \$4.560 millions (\$84.312 moins \$79.752), réduction attribuable à l'efficacité améliorée de la compagnie de référence, soit le transporteur dont les coûts sont élevés.

À la suite de cette amélioration, la contribution réelle de la compagnie ferroviaire dont les coûts sont élevés augmentera de \$8.683 millions par rapport au cas de référence (\$47.013 moins \$38.330). Par ailleurs, la compagnie de référence, soit celle dont les coûts sont peu élevés, verra sa contribution aux coûts fixes diminuer de \$13.210 millions (\$45.964 moins \$32.754). Comme dans le cas précédent, la réduction du niveau de la contribution totale, qui se fait au bénéfice des expéditeurs et du gouvernement fédéral, ainsi que l'augmentation de la contribution gagnée par la compagnie ferroviaire efficace se font toutes au détriment de la compagnie qui n'a pas amélioré son efficacité.

## PIÈCE B

Exemple #2: Exemple des répercussions des changements des coûts variables afférents au volume sur la contribution totale des compagnies ferroviaires aux coûts fixes en vertu du barème compensatoire unique			
Article	Montant (En millions de \$)		
	CN	CP	Total
Hypothèse: Le CN réduit de 10 % ses coûts afférant au volume			
1. Total des coûts variables			
a. Afférents au volume	\$205.182	\$193.580	\$398.762
b. Contribution de 20 %	41.036	38.716	79.752
c. Afférents aux embranchements	43.813	50.703	94.516
d. Total	\$290.031	\$282.999	\$572.030
2. Revenus divers	\$ .413	\$ .399	\$ .812
3. Revenus requis des taux de transport des marchandises	\$289.618	\$282.600	\$572.216
4. Revenus tirés des taux statutaires	\$ 68.188	\$ 63.815	\$132.003
5. Revenus tirés des taux compensatoires			
a. Facteur du taux compensatoire	XXX	XXX	4.335
b. Revenus compensatoires	\$295.595	\$276.638	\$572.233
6. Revenu (manque à gagner) ou surplus	\$ 5.977	\$ (5.962)	\$(0.015)*
7. Contribution réelle (Ligne 5.b plus ligne 2 moins lignes 1.a et 1.c)	\$ 47.013	\$ 32.754	\$ 79.767
8. Pourcentage de la contribution réelle	22.91 %	16.92 %	20.00 %
* Cette différence est attribuable à l'arrondissement du facteur du taux compensatoire.			



## PIÈCE B

L'exemple 3 (page suivante) démontre que la hausse des coûts attribuable à l'inflation incitera aussi les compagnies ferroviaires à améliorer leur efficacité. Cet exemple suppose que le cas de référence, soit les deux compagnies ferroviaires, ont vu leurs coûts variables afférents au volume augmenter de 5 % et de 10 % respectivement. Comme on peut le voir, la compagnie de référence, soit celle dont les coûts sont élevés, augmentera sa contribution réelle de \$7.694 millions (\$46.024 moins \$38.330) même si son augmentation calculée attribuable à l'augmentation de ses coûts variables afférents au volume n'a été que de \$2.280 millions (\$47.876 moins \$45.596). Par ailleurs, la compagnie de référence, soit celle dont les coûts sont moins élevés, verra en fait sa contribution réelle diminuer de \$1.490 million (\$45.964 moins \$44.474) même si sa contribution calculée a augmenté de \$3.872 millions (\$42.588 moins \$38.716).

## PIÈCE B

Exemple #3: Exemple des répercussions des changements des coûts variables afférents au volume sur la contribution totale des compagnies ferroviaires aux coûts fixes en vertu du barème compensatoire unique			
Article	Montant (En millions de \$)		
	CN	CP	Total
Hypothèse: Le CN et le CP augmentent leurs coûts afférant au volume de 5 et 10 % respectivement			
1. Total des coûts variables			
a. Afférents au volume	\$239.379	\$212.938	\$452.317
b. Contribution de 20 %	47.876	42.588	90.464
c. Afférents aux embranchements	43.813	50.703	94.516
d. Total	\$331.068	\$306.229	\$637.297
2. Revenus divers	\$ .413	\$ .399	\$ .812
3. Revenus requis des taux de transport des marchandises	\$330.655	\$305.830	\$636.485
4. Revenus tirés des taux statutaires	\$ 68.188	\$ 63.815	\$132.003
5. Revenus tirés des taux compensatoires			
a. Facteur du taux compensatoire	XXX	XXX	4.822
b. Revenus compensatoires	\$328.803	\$307.716	\$636.519
6. Revenu (manque à gagner) ou surplus	\$( 1.852	\$ 1.886	\$(0.034)*
7. Contribution réelle (Ligne 5.b plus ligne 2 moins lignes 1.a et 1.c)	\$ 46.024	\$ 44.474	\$ 90.498
8. Pourcentage de la contribution réelle	19.23 %	20.89 %	20.01 %
* Cette différence est attribuable à l'arrondissement du facteur du taux compensatoire.			



## PIÈCE B

L'exemple qui précède démontre qu'en vertu du concept du barème compensatoire unique, les deux compagnies ferroviaires profiteront de l'amélioration de l'efficacité de leur exploitation, tout comme ceux qui paient les frais de transport. Ces avantages possibles n'assurent pas que les compagnies ferroviaires feront des efforts concertés pour améliorer l'efficacité de leur exploitation. La possibilité "d'aubaines" inhérente au concept du barème compensatoire unique devrait cependant les y encourager fortement. Il est évident à cet égard que le concept du barème unique est supérieur au concept du barème double qui décourage fortement l'amélioration de l'efficacité (c'est-à-dire une réduction de la contribution absolue aux coûts fixes) et encourage fortement l'inefficacité (c'est à dire une augmentation de la contribution absolue aux coûts fixes).

## PIÈCE C

Calcul des revenus tirés par le CN et CP Rail du barème compensatoire pour l'année 1980, fondé sur le concept du barème compensatoire unique après inclusion des facteurs arbitraires du barème statutaire de référence du CN

Article	Montant (En millions de \$)		
	CN	CP	Total
<u>Revenu compensatoire requis</u>			
1. Coûts variables afférents au volume	\$227.980	\$193.580	\$421.560
2. Contribution de 20 % aux coûts fixes	45.596	38.716	84.312
3. Sous-total	273.576	232.296	505.872
4. Coûts variables afférents aux embranchements	43.813	50.703	94.516
5. Revenu total requis	\$317.389	\$282.999	\$600.388
<u>Revenus divers</u>			
6. Afférents aux embranchements	\$ .413	\$ .273	\$ .686
7. Autres	.000	.126	.126
<u>Revenus compensatoires requis des taux de transport des marchandises</u>			
8. Coûts afférents au volume et contribution (Ligne 3 moins ligne 7)	\$273.576	\$232.170	\$505.746
9. Coûts afférents aux embranchements (Ligne 4 moins ligne 6)	43.400	50.430	93.830
10. Revenu total requis des barème de transport des marchandises	\$316.976	\$282.600	\$599.576
11. Paiements au titre du barème statutaire de référence			
a. Taux de transport des expéditeurs	68.188	63.815	132.003
b. Paiements arbitraires du gouvernement fédéral	3.227	0	3.227
c. Total	\$ 71.415	\$ 63.815	\$135.230
12. Manque à gagner	\$245.561	\$218.785	\$464.346
<u>Répartition des revenus compensatoires en vertu du concept du barème compensatoire unique</u>			
13. Facteur du taux compensatoire (Ligne 10 divisée par ligne 11.c)	4.439	4.428	4.434
14. Revenus compensatoires (Ligne 13, colonne 4 multipliée par ligne 11.c)	\$316.654	\$282.956	\$599.610
<u>Résultats de la répartition effectuée en vertu du concept du barème compensatoire unique</u>			
15. Revenu (manque à gagner) ou surplus (Ligne 10 moins ligne 14)	\$( 0.322)	\$ 0.356	\$ (.034)*
16. Montant réel de la contribution (Total des lignes 6, 7 et 14 moins total des lignes 1 et 4)	45.274	39.072	84.346
17. Pourcentage moyen de la contribution réelle (Ligne 16 divisée par ligne 1)	19.86 %	20.18 %	20.01 %
* Cette différence est attribuable à l'arrondissement du facteur du taux compensatoire.			



## PIÈCE D

Illustration de l'élaboration de facteurs du barème compensatoire en vertu de la méthode proposée de répartition des revenus compensatoires			
Article	Montant (En millions de \$)		
	CN	CP	Total
1. Revenu total requis des taux de transport des marchandises (Pièce C, Ligne 10)	\$316.976	\$282.600	\$599.576
2. Paiements en vertu du barème statutaire de référence			
a. Expéditeurs (Pièce C)	\$ 68.188	\$ 63.815	\$132.003
b. Gouvernement fédéral*	71.415	63.815	135.230
3. Augmentation requise du revenu total (Ligne 1 moins ligne 2.a)	\$248.788 .000	\$218.785 .126	\$467.573 .126
4. Répartition de l'augmentation de revenu requise**			
a. Expéditeurs (20 % de la ligne 3)			\$ 93.515
b. Gouvernement fédéral (50 % de la ligne 3)			233.786
c. Compagnies ferroviaires (30 % de la ligne 3)			140.272
5. Revenu total au niveau compensatoire			
a. Payé par les expéditeurs (Ligne 2.a plus ligne 4.a)			\$225.518
b. Payé par le gouvernement fédéral (Ligne 2.b directement)			233.786
c. Payé par les compagnies ferroviaires (Ligne 4.c directement)			140.272
6. Facteurs du taux compensatoire			
a. Barème des expéditeurs (Ligne 5.a divisée par ligne 2.a)			1.708
b. Barème du gouvernement fédéral (Ligne 5.b divisée par ligne 2.b)			1.729
<p>* On suppose qu'ils sont égaux au barème statutaire de référence payé par les expéditeurs majoré du paiement arbitraire de \$3.227 millions tirés de la Pièce C, Ligne 11.b.</p> <p>** La répartition de l'augmentation des revenus requise n'est supposée que pour les besoins de l'exemple seulement et ne doit pas être considérée comme reflétant une base réelle ou proposée de répartition des revenus requis.</p>			

























If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

## WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.:

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

At 2:00 p.m.:

*From Travacon Research Limited, Renton, Washington, U.S.A.:*

Mr. John Edsforth, President.

*From the Saskatchewan Wheat Pool:*

Mr. Jim Wright, Secretary.

*From the Manitoba Pool Elevators:*

Mr. Greg Arason, Corporate Secretary.

*From the Alberta Wheat Pool:*

Mr. Ken Cooksley, Transportation Administrative Officer.

A 9h30:

*Du Département d'État au développement économique et régional:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

A 2h00:

*De la «Travacon Research Limited», Renton, Washington (États-Unis):*

M. John Edsforth, président.

*Du «Saskatchewan Wheat Pool»:*

M. Jim Wright, secrétaire.

*Du «Manitoba Pool Elevators»:*

M. Greg Arason, secrétaire de la société.

*De l'«Alberta Wheat Pool»:*

M. Ken Cooksley, agent administratif des transports.

27  
22  
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 121

Wednesday, August 24, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 121

Le mercredi 24 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,  
shipping and handling of western grain and to amend  
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et  
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Maurice A. Dionne

*Vice-Chairman:* Robert Bockstael

### MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin  
Jean-Guy Dubois  
Jesse Flis  
Charles Mayer  
Don Mazankowski  
Bill McKnight  
Marcel Ostiguy  
John Reid—(10)

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Maurice A. Dionne

*Vice-président:* Robert Bockstael

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Eva Côté  
Rolland Dion  
Gaston Gourde  
Bert Hargrave  
Stan Hovdebo  
Jack Masters  
Jack Murta  
Doug Neil  
Alain Tardif  
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, AUGUST 24, 1983  
(180)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:42 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Murta and Neil.

*Other Members present:* Messrs. Loiselle and Wise.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witness: From R.L. Banks & Associates, Inc.:* Mr. R.L. Banks, Washington, D.C., U.S.A.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Banks made a statement and answered questions.

At 11:02 a.m., the sitting was suspended.

At 11:12 a.m., the sitting resumed.

Questioning was resumed;

At 12:10 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2:00 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING  
(181)

The Standing Committee on Transport met at 2:10 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne, Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Murta and Neil.

*Other Member present:* Mr. Loiselle.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development:* Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel; Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration and Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway and Grain Transportation.

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 24 AOÛT 1983  
(180)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h42 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* M<sup>me</sup> Côté, MM. Hargrave, Murta et Neil.

*Autres députés présents:* MM. Loiselle et Wise.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoin: De R.L. Banks et Associés, Inc.:* M. R.L. Banks, Washington, D.C., États-Unis.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Banks fait une déclaration et répond aux questions.

A 11h02, le Comité suspend ses travaux.

A 11h12, le Comité reprend ses travaux.

L'interrogation se poursuit;

A 12h10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI  
(181)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 14h10, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Dionne, Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* M<sup>me</sup> Côté, MM. Hargrave, Murta et Neil.

*Autre député présent:* M. Loiselle.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat conseil principal, Commission canadienne du transport et M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Du département d'État au développement économique:* M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat conseil général; M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface et M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport de céréales.



The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The witnesses answered questions.

On motion of Mr. Mazankowski, it was agreed,—That reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. R.L. Banks of R.L. Banks & Associates Inc. from Washington, D.C., U.S.A., who appeared before the Standing Committee on Transport on Wednesday, August 24, 1983 with respect to Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

At 5:05 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Thursday, August 25, 1983.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Les témoins répondent aux questions.

Sur motion de M. Mazankowski, il est convenu—Que des frais raisonnables de déplacement et de séjour soient consentis à M. R.L. Banks de R.L. Banks et Associés Inc. de Washington, D.C., États-Unis, qui a comparu devant le Comité permanent des transports le mercredi 24 août 1983 concernant le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

A 17h05, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 25 août 1983, à 9h30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, August 24, 1983

• 0937

**The Chairman:** Order, please. The caucuses will have to come to an end.

We are resuming consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 2.

On Clause 2—*Definitions*.

Before I welcome our witness this morning, I want to advise the various members of the committee, since we are going into a clause-by-clause study this afternoon, that any amendment any member wishes to move must be in writing at the time at which it is moved, so that the Chair will have the motion, the same as in the House. It is impossible to deal with an oral amendment.

I would like on behalf of the committee to welcome Mr. R.L. Banks of R.L. Banks & Associates from Washington, D.C. Mr. Banks, like our witness yesterday, came on very short notice. I wish to express to you, Mr. Banks, the appreciation of the committee for your co-operation in rearranging your schedule so that you could be here this morning. Thank you very much, sir. If you have an opening statement I would invite you to make it now.

**Mr. R.L. Banks (R.L. Banks & Associates, Inc.):** Thank you, Mr. Dionne.

I have no opening statement, I just wish to thank you for inviting me to appear here. I hope I can make some small contribution to your consideration of this bill. I should advise you that I did not see a copy of the bill until last evening, so my comments necessarily will go to more general issues, rather than to the specifics of the bill itself. In any case, I am available to answer any questions on matters that I have worked on over the years.

**Mr. Benjamin:** Point of order—I am sorry to interrupt, Mr. Chairman. Do we have a copy of any report that Mr. Banks has done?

**The Chairman:** It is printed in Issue No.110. We will get some additional copies of that issue.

• 0940

**Mr. Banks:** Mr. Chairman, do you think it would be useful if I summarized what was . . . ?

**An hon. Member:** Yes, it would be.

**Mr. Banks:** Then I will do that very briefly.

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 24 août 1983

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Les conversations doivent cesser.

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 2.

A l'article 2—*Définitions*.

Ce matin, avant de souhaiter la bienvenue à notre témoin, je voudrais informer les membres de ce comité que, étant donné que nous allons passer à l'étude du projet de loi article par article cet après-midi, toute modification qu'un membre désire proposer doit être exprimée par écrit au moment où elle est déposée, afin que la présidence ait un exemplaire de la motion, comme cela se passe à la Chambre. Il est impossible de proposer une modification oralement.

Au nom du comité, je désire souhaiter la bienvenue à M. R.L. Banks, de *R.L. Banks & Associates* de Washington, D.C. Comme notre témoin d'hier, M. Banks est venu très rapidement après que nous le lui ayons demandé. Je désire vous remercier, monsieur Banks, d'avoir réorganisé votre emploi du temps de façon à pouvoir être ici ce matin. Merci beaucoup, monsieur. Si vous avez une remarque préliminaire à faire, je vous demande de le faire maintenant.

**M. R.L. Banks (R.L. Banks & Associates, Inc.):** Merci, monsieur Dionne.

Je n'ai pas de remarque préliminaire à faire, je veux seulement vous remercier de m'avoir invité à comparaître devant vous. J'espère que je pourrai contribuer à votre étude de ce projet de loi. Je dois vous indiquer que je n'ai vu un exemplaire de ce projet de loi qu'hier soir, c'est pourquoi mes remarques porteront nécessairement sur des questions de nature plus générale que sur les particularités du projet de loi. En tout cas, je suis à votre disposition pour répondre à toutes les questions relatives à des sujets que j'ai étudiés depuis des années.

**M. Benjamin:** Règlement! . . . Je regrette de devoir interrompre le témoin, monsieur le président. Avons-nous un exemplaire d'un rapport fait par M. Banks?

**Le président:** Un rapport est contenu dans le fascicule numéro 110. Nous allons nous procurer d'autres exemplaires de ce fascicule.

**M. Banks:** Monsieur le président, pensez-vous qu'il serait utile que je résume ce qui . . . ?

**Une voix:** Oui, cela serait utile.

**M. Banks:** Alors, je vais le faire très brièvement.



## [Text]

My firm was engaged by one of the prairie provinces to examine the report which was made by Mr. Snavelly on 1980 costs and revenues incurred by the railways in the transportation of grain under the statutory rates. They engaged us because we have worked in this field on behalf of various provinces, as well as individual shippers, for about 25 years, ever since the MacPherson commission.

We found in our examination of the Snavelly work in the 1980 cost and revenue data that one could take issue with about 25% of the costs that he calculated. In other words, the 1980 report of Snavelly, King and Associates to Transport Canada found that the total variable costs of statutory grain aggregated \$547,480,000. We think the defensible portion of that total amounts to \$439,852,000, a reduction of \$107,628,000 or approximately 24%.

The significant items in the Snavelly, King report with which we take issue are six in number. The most significant from the monetary standpoint is the cost of capital. Snavelly, King found that the variable cost of capital amounted to \$124 million; our conclusion is that a properly attributable sum was only \$69 million. The difference arises because Mr. Snavelly and his colleagues in their report used a cost of capital rate of 25.43%. We, by contrast, found that Canadian Pacific was entitled to a pretax rate of 15.38% and Canadian National's cost of capital was 10.85% with no allowance for income taxes since they do not pay any.

The basic differences in these numbers come from the fact that Snavelly assumed that both railways have the same cost of capital. We take issue with that position. We think the railways have a different cost of capital arising from the fact that, as is well known here, Canadian National is in effect an arm of the government and benefits from the government's access to the capital markets at lower rates.

Another element in the difference between the Snavelly, King variable cost of capital and one which we could endorse arises from the assessment of risk. We think there is less risk in government-subsidized grain branch line operations than in normal commercial operations of the railways.

A third fundamental difference in our approach to the cost of capital from that used by Snavelly, King and Associates is that we had the benefit of the initial submission of nine provinces to the "cost of capital" technical committee, which is carrying out the sole remaining investigation initiated in consequence of Order in Council PC1977-234, to inquire into railway costs.

The technical committee on cost of capital invited submissions from interested parties. The provinces made a submission in four volumes aggregating, I think, close to 1,000 pages, and

## [Translation]

Ma compagnie a été engagée par l'une des provinces des Prairies pour étudier le rapport fait par M. Snavelly sur les coûts et recettes de 1980 du transport du grain par les chemins de fer au tarif légal. Ils nous ont engagé parce que nous avions étudié ce domaine pour le compte de différentes provinces ainsi que pour des expéditeurs privés depuis environ 25 ans, depuis l'époque de la Commission MacPherson.

En étudiant le rapport Snavelly qui porte sur les données des coûts et recettes de 1980, nous avons constaté que nous n'étions pas d'accord à propos d'environ 25 p. 100 des coûts qu'il avait calculés. En d'autres mots, le rapport de 1980 fait par M. Snavelly *King and Associates* pour Transports Canada a calculé que les coûts variables totaux du transport du grain au tarif statutaire s'élevaient à \$547,480,000. Nous pensons que ce montant n'est pas au total que de \$439,852,000 soit une diminution de \$107,628,000 ou environ 24 p. 100.

Nous n'approuvons pas six des éléments de prix significatifs du rapport Snavelly, King. L'élément le plus significatif du point de vue monétaire est le coût des capitaux empruntés. Snavelly, King ont trouvé que les coûts variables des capitaux empruntés s'élevaient à \$124,000,000. Nous pensons que ce montant ne s'élève qu'à \$69,000,000. La différence provient de ce que M. Snavelly et ses collègues ont utilisé dans leur rapport un taux d'emprunt de 25.43 p. 100. Par contre, nous avons constaté que le Canadien Pacifique pouvait bénéficier d'un taux avant impôt de 15.38 p. 100 et que le coût des capitaux du Canadien National était de 10.85 p. 100 sans tenir compte de l'impôt sur le revenu parce qu'il n'en paie pas.

Les différences de ces chiffres proviennent du fait que Snavelly a pris comme hypothèse que le coût des capitaux empruntés par les deux chemins de fer était le même. Nous ne sommes pas d'accord. Nous pensons que le coût des capitaux empruntés par les deux compagnies de chemins de fer est différent parce que, comme on le sait très bien ici, le Canadien National est une extension du gouvernement et bénéficie de la possibilité qu'a le gouvernement d'emprunter à des taux inférieurs sur le marché des capitaux.

Un autre élément de la différence entre le coût variable des capitaux calculé par Snavelly, King est un coût que nous pourrions approuver est celui de l'évaluation des risques. Nous pensons que l'exploitation des voies de service pour transporter le grain, qui est subventionnée par le gouvernement, comporte moins de risques que les opérations commerciales normales des chemins de fer.

Une troisième différence fondamentale dans notre approche au coût en capital par rapport à celui qui a été utilisé par Snavelly, King and Associates est que le Comité technique a eu l'avantage d'obtenir l'avis initial de neuf provinces en ce qui concerne le «coût en capital». Le comité technique effectue tout le reste de l'enquête amorcée à la suite du décret du conseil PC1977-234 qui demandait une enquête sur les coûts des chemins de fer.

Le comité technique sur le coût en capital a invité les parties intéressées à présenter des mémoires. Les provinces ont soumis un rapport en quatre volumes qui comprenaient près de 1,000

## [Texte]

it cannot be easily summarized here. But to the extent that it is relevant here, that submission was to the effect that CP Rail has a different cost of capital from that of Canadian Pacific Limited; that an appropriate capital structure for CP Rail can be hypothesized, and it would result in a lower cost of capital than that properly attributable to Canadian Pacific Limited.

Putting all these factors together led us to the conclusion that, in respect of cost of capital, Snavelly, King, and Associates in their 1980 Report on grain transportation costs had overstated variable costs of capital in an amount slightly in excess of \$55 million.

The second area in which we took issue with the Snavelly, King and Associates report was in the road maintenance of grain branch lines. As to this element of the total variable-cost spectrum, it is our view that the Snavelly, King and Associates overstatement amounts to some \$35 million. As applied in the Snavelly, King report on 1980 costs and revenue, an estimate of road maintenance expense was arrived at by summing the expense actually incurred by the railways with expense which was only hypothetical—to arrive at a total which was characterized by the Snavelly, King report as “normalized maintenance”. The difference between “normalized maintenance” and the expense actually incurred was characterized by Snavelly and King as the maintenance shortfall. Now we found this concept objectionable because to us—and when I use the word “us”, I am talking about my firm; this work was done under my supervision and direction, but it was not done by me alone . . . it was a repulsive idea to reimburse the railways for more than they actually spent!.

In effect, what Mr. Snavelly was recommending was to compensate the railways for fictitious expense. This provides them with an enduring incentive always to minimize branch line maintenance because, then, the railways collect for it without ever incurring expense.

With the branch-line rehabilitation program, which I understand has been addressed in Bill C-155, in effect it would amount to rehabilitating the branch lines; then running them down when the railways make inadequate maintenance expenditures; then rehabilitating them again—all the while paying the railways for maintenance which they did not actually perform.

• 0950

In effect, our position can be summed up in a question; namely, what is the logic in compensating the railways at normal maintenance levels when government has the burden of the rehabilitation expense?

The third area in which we found infirmities in the Snavelly report has to do with depreciation on branch line road property. Costing order R-6313, with which this committee is familiar, specifies that such depreciation should be equal to the annual decline in net salvage value of the property on branch lines. The Snavelly, King report on 1980 grain costs and revenues, however, disregarded that injunction. They charged

## [Traduction]

pages, ce qui ne peut se résumer facilement ici. Mais dans la mesure où cela s'applique à notre sujet, cette étude portait sur le fait que le coût en capital du CP Rail était différent de celui du Canadien Pacifique Limitée; qu'une structure appropriée de capital pour CP Rail peut-être supposée et qu'il en résulterait un coût en capital inférieur à celui directement attribuable au Canadien Pacifique Limitée.

Tous ces facteurs mis ensemble nous ont permis de conclure que, en ce qui a trait au coût en capital, *Snavelly, King and Associates* dans leur rapport de 1980 sur les coûts de transport du grain avaient exagéré les coûts variables en capital d'un montant légèrement supérieur à 55,000,000 dollars.

Le deuxième point sur lequel nous n'étions pas d'accord avec le rapport de *Snavelly, King and Associates* était l'entretien des emprises des voies secondaires. Quant à cet élément dans l'ensemble des coûts variables totaux, nous estimons que la surévaluation de *Snavelly, King and Associates* se chiffre à quelque 35,000,000 dollars. Comme l'établit le rapport de *Snavelly et King* pour les coûts et recettes de 1980, une estimation des dépenses d'entretien des emprises avait été faite par l'addition des dépenses réellement encourues par les chemins de fer et des dépenses qui n'étaient qu'hypothétiques, pour atteindre un total qui avait été qualifié d'«entretien normalisé» dans le rapport de *Snavelly et King*. La différence entre «l'entretien normalisé» et les dépenses réellement encourues était qualifiée de déficit d'entretien par *Snavelly et King*. Nous estimons que cette notion est discutable parce que, pour nous, et lorsque j'utilise le mot «nous», je parle de ma société; le travail avait été effectué sous ma direction et supervision, mais je n'ai pas été le seul à travailler sur cette question, c'était une idée révoltante de rembourser les chemins de fer pour plus qu'ils n'avaient dépensé en réalité!

En réalité, ce que M. Snavelly recommandait était de dédommager les chemins de fer pour des dépenses fictives. Cela leur donnait le motif durable de toujours réduire l'entretien des lignes secondaires parce que, dans ce cas, les chemins de fer touchent de l'argent sans avoir encouru de dépenses.

Avec le programme de remise en état des voies secondaires, lequel fait l'objet de projet de loi C-155, cela équivaut à remettre en état les voies secondaires; les laisser rouiller lorsque les chemins de fer font des dépenses d'entretien inadéquates pour les remettre en état par la suite, et pendant tout ce temps payer les chemins de fer pour l'entretien qu'ils n'ont pas réellement effectué.

En fait, notre position peut se résumer en une question: notamment, quelle est la logique de compenser les chemins de fer à des niveaux normaux d'entretien lorsque le gouvernement a la charge des dépenses de remise en état?

Le troisième secteur dans lequel nous avons trouvé des faiblesses dans le rapport *Snavelly* porte sur la dépréciation des propriétés qui bordent les voies ferrées. L'évaluation R-6313, que le présent Comité connaît très bien, spécifie qu'une telle dépréciation devrait être égale à la diminution annuelle de la valeur nette de récupération de la propriété qui borde les voies de service. Le rapport *Snavelly et King* sur les coûts et revenus



## [Text]

branch line depreciation at the book rate of depreciation for property in general as prescribed by the Canadian Transport Commission. In our view, the rates prescribed by the Canadian Transport Commission are, in any case, too high for branch line property, which wears out much more slowly than general road property of the railways. Moreover, this decline in salvage value which is specified by costing order R-6313 does in fact depart from reality since in these unfortunately inflationary times there has in fact been no decline in salvage value, but by contrast there has been a substantial appreciation in the salvage value of branch line road property.

So in our view the treatment by Snavelly, King of this particular expense item is erroneous and it results in a \$6 million overstatement in the Snavelly, King 1980 report to which I have referred.

The fourth area in which we had differences of opinion with the views expressed in the Snavelly, King report related to the capital costs of branch line assets which were acquired with government funds. The Snavelly, King report treated these assets in the rehabilitation program as though they were purchased with the railway's own dollars, and they thus allowed a return on the value of the assets. We, by comparison, expressed the view in the report that we tendered to a provincial government that government-provided assets in branch line rehabilitation programs, those which are under way now and those which will be undertaken in the future, if any, must altogether be regarded as donations and grants.

If one were to make policy in line with the guidance provided by the Snavelly, King report, the government would pay for the assets in the first place; it would pay for them a second time through depreciation in the branch line subsidy claims; and then all the while the government would be in effect paying for the assets a third time through return on an allowed return on their value throughout the subsidy program.

The overstatement in the Snavelly, King estimates resulting from this particular criticism amounted to approximately \$9 million at 1980 price levels.

The other two areas which were overstated related to transit shipments and variable cost of grain on the Northern Alberta Railway. If one applies to those two elements of total grain transportation movement costs the criticisms and the adjustments that flow from them, which I have just discussed, each would be reduced by about \$1 million, \$2 million in total for both items.

• 0955

That, Mr. Chairman, concludes a brief summary of the report, which appears at page 110A of your Issue No. 110 of August 4, 1983.

## [Translation]

des grains en 1980 n'a toutefois pas tenu compte de cette injonction. Ils ont chargé la dépréciation des voies de service au tarif comptable de dépréciation pour une propriété en général tel que prescrit par la Commission canadienne des transports. Selon nous, les tarifs prescrits par la Commission canadienne des transports sont, de toute façon, trop élevés pour une propriété le long d'une voie de service qui se détériore beaucoup plus lentement qu'une propriété le long d'une voie principale. De plus, cette diminution de la valeur de récupération qui est spécifiée par l'évaluation R-6313 s'écarte en fait de la réalité puisque, en ces temps d'inflation, il n'y a pas eu de diminution de la valeur de récupération, mais au contraire, il y a eu une appréciation substantielle de la valeur de récupération des propriétés qui bordent les voies secondaires.

Par conséquent, selon nous, la façon dont Snavelly et King traitent cette dépense particulière est erronée et entraîne une surestimation de 6 millions de dollars dans le rapport de Snavelly et King de 1980 que j'ai mentionné.

Le quatrième point pour lequel nous avons des différences d'opinion avec les vues exprimées dans le rapport Snavelly et King portait sur les coûts en capital des valeurs actives des voies secondaires qui avaient été acquises grâce à des fonds gouvernementaux. Le rapport de Snavelly et King traitait ces actifs dans le programme de remise en état comme s'ils avaient été achetés avec l'argent des compagnies ferroviaires et il accordait alors un revenu sur la valeur des actifs. En comparaison, nous avons exprimé le point de vue dans le rapport que nous avons soumis à un gouvernement provincial, que les actifs fournis par un gouvernement pour les programmes de remise en état des voies secondaires, celles qui sont actuellement remises en état et celles qui le seront dans l'avenir, si tel est le cas, doivent dans l'ensemble être considérés comme des dons et des subventions.

Si on devait établir une politique qui allait dans le sens des recommandations du rapport de Snavelly et King, le gouvernement commencerait par payer les actifs; il paierait pour ces derniers une deuxième fois à cause de la dépréciation dans les demandes de subvention pour les voies secondaires; et, pendant tout ce temps, le gouvernement paierait en réalité une troisième fois pour les actifs par intermédiaire des remboursements sur les revenus permis sur leur valeur pendant la durée du programme de subvention.

La surestimation dans le rapport de Snavelly et King qui résulte de cette critique particulière se chiffre à environ 9 millions de dollars selon les prix de 1980.

Les deux autres aspects qui ont été surestimés portaient sur les expéditions en transit et le coût variable du grain pour la *Northern Alberta Railway*. Si ces deux éléments des coûts de transport totaux du grain étaient réévalués en fonction des points dont je viens de parler, chacun serait réduit d'environ 1 million de dollars, 2 millions de dollars au total pour les deux.

Cela, monsieur le président, conclut un bref résumé du rapport qui figure à la page 110A de votre fascicule numéro 110 du 4 août 1983.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Banks. Just for the information of members of the committee, I asked one of our staff to go and get copies of Issue No. 110. Incredible as it sounds, there are no copies at Distribution. They are supposedly on their way from Distribution in the Confederation Building. As soon as they arrive, I will have them distributed. I will not make any more comments, because they might not be civil.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I wonder, Mr. Chairman, just on a point of order...

**The Chairman:** On a point of order.

**Mr. Benjamin:** —a point of information, I wonder if we could take the witness through a quick run to make sure we have the figures right on the six areas in which he thinks Mr. Snively was too high: on the variable costs of capital, Snively \$124 million, Banks \$69 million; return on cost of capital, Snively 25.43%, Banks says 15.38% for CP, 10.85% for CN. Do I have that right?

**Mr. Banks:** Yes, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Under risk... well, you use the reasoning of risks and different costs of capital... okay. On road maintenance, grain branch lines, \$35 million, says Mr. Snively. How much do you say?

**Mr. Banks:** The \$35 million, Mr. Benjamin, is the amount of the overstatement. If you will be patient with me, I will give you the respective figures, but I do not have them right in front of me. Just one second, please.

**Mr. Benjamin:** Okay.

**Mr. Banks:** Mr. Benjamin, I regret that I cannot give you the numbers in the gross amount for branch line maintenance at this moment. I can supply them for the record later, if you wish.

**Mr. Benjamin:** I would appreciate it, because the difference there would be part of the \$107 million total that you arrived at, right?

**Mr. Banks:** Yes, it would be.

**Mr. Benjamin:** Yes. Then, on depreciation, branch line property, you say Snively's figure is too much. Do you recall the figure you arrived at? He said \$6 million.

**Mr. Banks:** The figures that I have readily available are the amount of the adjustment. We think he overstated the amount of branch line depreciation in the amount of \$6,098,000.

**Mr. Benjamin:** So it is just a case of whatever figure Snively says you feel \$6.1 million should be knocked off it.

**Mr. Banks:** Yes, sir.

**Mr. Benjamin:** On the capital cost of branch line assets, I did not get a figure for that, but Snively allowed return on

[Traduction]

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Banks. À titre d'information pour les membres du Comité, j'ai demandé à un de nos employés d'aller chercher des exemplaires du fascicule 110. Aussi incroyable que cela puisse paraître, il n'y a pas d'exemplaires à la division de la distribution. Ils sont censés être partis de l'immeuble de la Confédération. Dès qu'ils arriveront, je les ferai circuler. Je ne ferai aucun commentaire, parce que mes propos seraient impolis.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je me demande, monsieur le président, concernant le Règlement...

**Le président:** Un rappel au Règlement.

**M. Benjamin:** ... à titre d'information, je me demande si nous ne pourrions pas faire comparaître le témoin rapidement pour nous assurer que les chiffres sont exacts pour les six domaines pour lesquels il pense que les chiffres de M. Snively sont trop élevés: sur les coûts variables d'immobilisation, Snively 124 millions de dollars, Banks 69 millions de dollars; rendement du coût en capital, Snively, 25.43 p. 100, Banks, 15.38 p. 100 pour le CP, 10.85 p. 100 pour le CN. Est-ce exact?

**M. Banks:** Oui, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Pour les risques... en fait, vous utilisez le raisonnement des risques et des différents coûts en capital... d'accord. Concernant l'entretien des voies, les embranchements pour le transport du grain, 35 millions de dollars, dit M. Snively. Quel est le chiffre selon vous?

**M. Banks:** Les 35 millions de dollars, monsieur Benjamin, représentent la somme de l'exagération. Si vous voulez patienter, je vais vous donner les chiffres respectifs, mais je ne les ai pas devant moi. Une seconde, s'il vous plaît.

**M. Benjamin:** D'accord.

**M. Banks:** Monsieur Benjamin, je regrette de ne pouvoir vous donner les chiffres bruts pour l'entretien des embranchements, en ce moment. Je peux vous les donner plus tard, si vous voulez.

**M. Benjamin:** J'apprécierais, parce que la différence ferait partie du total des 107 millions auxquels vous arrivez, est-ce exact?

**M. Banks:** Oui, c'est possible.

**M. Benjamin:** Oui. Donc, concernant la dépréciation des propriétés près des embranchements, vous dites que les chiffres de M. Snively sont trop élevés. Vous souvenez-vous de vos chiffres? Il a dit 6 millions de dollars.

**M. Banks:** Les chiffres qui sont à ma disposition représentent la somme du rajustement. Nous pensons qu'il a exagéré la somme de la dépréciation d'un montant de 6,098,000 dollars.

**M. Benjamin:** Donc, peu importe les chiffres que donnent M. Snively, vous estimez que les 6.1 millions de dollars devraient être rayés.

**M. Banks:** Oui, monsieur.

**M. Benjamin:** Je n'ai pas de chiffres pour le coût en capital des embranchements, mais Snively a pris en considération le



[Text]

capital put up by the government. What figure did he arrive at? Do you recall?

**Mr. Banks:** I do not have his figure. I only have the amount of overstatement readily available, and that is \$8,721,000.

**Mr. Benjamin:** And then the last two items . . . on transit shipments, I would appreciate if you could run through that again. You had a \$1 million overstatement . . .

• 1000

**Mr. Banks:** \$1,132,000 was overstated on the way he treated transit shipments because they were in effect computed in the same manner as the line haul movement. If you apply the same adjustments to the volume-related costs of transit shipment, you will find, as we did, that Snavelly had overstated them in an amount slightly exceeding \$1 million. The same reasoning for the same purpose applies to the variable costs of the grain movement which occurred in 1980 on the Northern Alberta Railway, and the overstatement there was \$1,521,000 as we see it.

**Mr. Benjamin:** The number six, then, too, is transit shipments re: the NAR?

**Mr. Banks:** No, it is the line haul movements. Number five is all transit shipments of grain. The overstatement there is \$1,132,000, irrespective of where the transit actually took place. For line haul movement of grain on the Northern Alberta Railway in 1980 the overstatement in the Snavelly method, as we view it, is \$1,521,000, sir.

**Mr. Benjamin:** Fine.

Thank you, Mr. Chairman.

Thank you, Mr. Banks. That will all add up to \$107 million?

**Mr. Banks:** It should.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We will now go to the questioning of the witness, starting with Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the more we delve into this bill and the railway costing, the more appalling I find this whole exercise. As a matter of fact, it is almost at the stage where it is disgusting. You have the government here accepting carte blanche the Snavelly figures and then inflating them as they see fit. Really, it is tantamount to playing footloose and fancy free with the taxpayers' money.

Mr. Chairman, we are exposing here a love affair between this government and the railroads that is absolutely shameful. It is tantamount to a conspiracy, and I can tell you, sir, that it is arousing my suspicions about the horrendous implications and the prospects that could be in store for the producers and for the taxpayers of Canada. I think the manipulative jargon that is in here just opens the door for further confiscation of

[Translation]

rendement sur le capital investi par le gouvernement. Quels sont ses chiffres? Vous en souvenez-vous?

**M. Banks:** Je n'ai pas ses chiffres. Je n'ai que la somme de l'exagération, soit 8,721,000 dollars.

**M. Benjamin:** Et puis, les deux derniers éléments . . . concernant le transport des marchandises de transit, j'apprécierais que vous y reveniez encore une fois. L'exagération était de 1 million de dollars . . .

**M. Banks:** Les \$1 132 000 représentent l'exagération par rapport à la façon dont il a traité le transport des marchandises en transit, parce qu'elles ont été calculées en effet de la même manière que le transport par voie ferrée. Si vous utilisez les mêmes rajustements pour les coûts relatifs au volume des marchandises en transit, vous allez trouver, comme nous l'avons fait, que l'exagération de Snavelly dépasse légèrement la somme d'un million de dollars. Le même raisonnement pour le même but s'applique aux coûts variables du transport des grains en 1980 sur les chemins de fer du nord de l'Alberta et l'exagération s'élève dans ce cas à \$1 521 000, comme nous le voyons.

**M. Benjamin:** Le chiffre six, alors, également, représente le transport des marchandises en transit, pour les chemins de fer du nord de l'Alberta?

**M. Banks:** Non, c'est le transport par voie ferrée. Le numéro cinq représente le transport des grains en transit en totalité. L'exagération dans ce cas est de \$1 132 000, indépendamment du lieu de transit. Pour le transport des grains par voie ferrée sur les chemins de fer du nord de l'Alberta en 1980, l'exagération selon la méthode Snavelly, comme nous le voyons, est de \$1 521 000, monsieur.

**M. Benjamin:** Parfait.

Merci, Monsieur le président.

Merci, Monsieur Banks. Tout cela va s'ajouter aux \$107 millions?

**M. Banks:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Merci, Monsieur le président.

**Le président:** Nous allons maintenant poser des questions aux témoins, en commençant par M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, plus nous nous enfonçons dans l'étude de ce projet de loi et des coûts des chemins de fer, et plus je trouve tout cet exercice épouvantable. En fait, c'en est presque dégoûtant. Le gouvernement accepte sans discuter les chiffres de Snavelly et les gonfle comme bon lui semble. Vraiment, c'est comme s'il faisait ce qu'il voulait de l'argent des contribuables.

Monsieur le président, nous dévoilons ici une aventure galante entre ce gouvernement et les chemins de fer, et c'est absolument honteux. C'est presque une conspiration, et je peux vous dire, Monsieur, que cela éveille mes soupçons concernant les implications et les perspectives horribles qui attendent les producteurs et les contribuables du Canada. Je pense que le jargon de manipulation, employé ici, ouvre la porte à d'autres

[Texte]

producers' and taxpayers' money, and I find it disgusting, shameful and appalling.

**The Chairman:** If you have questions . . .

**Mr. Mazankowski:** I can use my 10 minutes or 15 minutes as I see fit, and I want to make those preliminary comments.

On the basis of the \$107 million overstatement that Mr. Banks found on the 1980 costs that were conducted by Mr. Snively, I would ask Mr. Banks if he could transpose that into 1981-82 figures because that is the base year upon which this piece of legislation is founded.

**Mr. Banks:** Unfortunately, I have never sought to do that, Mr. Mazankowski. I regret I cannot give you the corresponding 1981-82 number.

**Mr. Mazankowski:** Can you give us a ballpark figure then? Would you assume that the same components could be taken into consideration in the 1981-82 year as the 1980 year that was selected by Mr. Snively?

**Mr. Banks:** If one assumes that inflation is the principal force bearing on the constant escalation of these numbers over the years, one could assume, I think within reason, that if we were to index these costs up they would come to about \$120 million for the 1981-82 crop year.

**Mr. Mazankowski:** Okay.

On the question of the cost of capital, you stated that Snively used a figure of 25.43%. You say that 15.38%—that is pretax cost of capital . . . is a more appropriate figure. That is 10%. Could you explain to the committee the reasons for that differential? How do you explain that?

• 1005

**Mr. Banks:** Sir, I should preface my remarks by observing that nine of the provinces collectively engaged Dr. Paul Halperin of the University of Toronto Graduate School of Business and Dr. George Bortz of Brown University to examine the cost of capital of CP Rail and CN. The numbers we used in our critique flowed from the work primarily done by those gentlemen, who are experts in cost of capital as such—that being in contrast to our particular discipline which is railway-cost finding. The work they put forward was described in enormous detail in a four-volume submission to the committee of the cost-of-capital committee of the railroad transport committee of the Canadian Transport Commission on March 15, 1982.

In essence and summarizing an extremely complex matter, the difference between the rate of 15.38% which we think is proper, and the 25.43% employed by Snively and King, flows from two elements of analysis of the cost of capital. The most consequential of these is that Snively, King, used a cost-of-capital estimate which relates to Canadian Pacific Limited, whereas the experts upon whom we relied took the view that CP Rail can be identified as though it were a separate enterprise. It would then have its own, separate, capital structure. And that capital structure would induce, or make

[Traduction]

confiscations de l'argent des producteurs et des contribuables et je trouve cela dégoûtant, honteux et effroyable.

**Le président:** Si vous avez des questions . . .

**M. Mazankowski:** Je peux utiliser mes 10 ou 15 minutes comme bon me semble, et je veux faire ces commentaires préliminaires.

Concernant l'exagération des \$107 millions que M. Banks a trouvée dans les coûts de 1980 qui ont été calculés par M. Snively, j'aimerais demander à M. Banks s'il pourrait transposer cela en fonction des chiffres de 1981-1982, parce que cette année a servi de base au projet de loi.

**M. Banks:** Malheureusement, je n'ai jamais cherché à faire cela, Monsieur Mazankowski. Je regrette de ne pouvoir vous donner les chiffres correspondants de 1981-1982.

**M. Mazankowski:** Pouvez-vous nous donner un chiffre approximatif dans ce cas? Supposeriez-vous que les mêmes éléments qui ont été choisis pour l'année 1980 par M. Snively pourraient être pris en considération pour l'année 1981-1982?

**M. Banks:** Si on suppose que l'inflation est la principale responsable de l'augmentation constante de ces chiffres au cours des années, on pourrait supposer, je pense avec raison, que s'il fallait indexer ces coûts, ils s'élèveraient à environ \$120 millions pour l'année de récolte de 1981-1982.

**M. Mazankowski:** D'accord.

Concernant le coût en capital, vous avez déclaré que Snively a utilisé 25.43 p. 100. Vous dites que 15.38 p. 100—c'est le coût en capital avant imposition . . . est un chiffre plus approprié. C'est-à-dire 10 p. 100. Pouvez-vous expliquer au comité les raisons de cette différence? Comment expliquez-vous cela?

**M. Banks:** Monsieur, je commencerai mon exposé en faisant observer que neuf des provinces ont engagé collectivement le Dr Paul Halperin du collège des affaires de l'université de Toronto et le Dr George Bortz de l'université Brown, pour qu'ils étudient le coût en capital du CP Rail et du CN. Les chiffres dont nous nous servons dans notre critique découlent des travaux préliminaires faits par ces messieurs, qui sont des experts en matière de coût en capital . . . ce qui est différent de notre propre discipline qui est l'établissement des coûts des services ferroviaires. Le travail qu'ils ont effectué a été décrit avec moult détails dans un rapport en quatre volumes présenté au Comité sur le coût en capital du transport ferroviaire de la Commission canadienne des transports, le 15 mars 1982.

Essentiellement, et pour résumer une question extrêmement complexe, la différence entre le tarif de 15.38 p. 100 que nous croyons approprié et le tarif de 25.43 p. 100 utilisé par Snively et King, provient de deux éléments de l'analyse du coût en capital. La chose la plus importante jusqu'ici est que Snively et King ont utilisé une estimation du coût en capital pour Canadien Pacifique Limitée, tandis que les experts chez qui nous avons puisé nos renseignements estimaient pouvoir considérer CP Rail comme une entreprise distincte. De cette façon, CP Rail peut avoir sa structure de capital propre,



[Text]

possible, a cost of capital which is less than has been experienced by Canadian Pacific Limited. The difference in the amounts would be quantified by the roughly 10-point favourable differential which we employed as compared with Snavelly, King. One of the reasons for that lower differential is that Snavelly, King, assumed a risk from grain-subsidized branch lines and from the movement of grain, which was equal to, or greater than, that associated with the commercial traffic with the railways.

We, by contrast, reject that hypothesis. We think, when the government subsidizes branch lines, in effect it comes as close as is humanly possible to the conduct of a business enterprise devoid of all risk. That essentially completes my answer, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you for that, because you answered my next question which had to do with a description of what you saw as the risk component. I think you have explained that rather well.

Could I then move to the area of constant costs. We have certainly had many assessments and descriptions of what really constitutes constant costs and how they can be applied. I understand that it is really not a science or a technical art, but rather a matter that has a great deal of discretion and depends, to some extent, upon the market forces and, really, in essence, the competitive forces and whatever the traffic dictates, or whatever the traffic will bear. Could you give the committee your version of what constant costs are and what is—and should be considered to be—a fair contribution to constant costs in respect to the movement of grain?

• 1010

**Mr. Banks:** I will try, sir. The Snavelly report adopted the position, I think properly . . . I emphasize that it is proper, because I do not want to leave the committee with the impression that we altogether reject everything that Mr. Snavelly and his colleagues had to say; that is not true. We reduced our estimate of the costs by approximately 24% of his total, but that left 75% undisturbed, and part of the report that he tendered, which I found particularly gratifying, was his discussion of the fact that constant cost is not a cost element that can be ascertained by any logical process. Constant costs are an element of the pricing process. I think Mr. Snavelly said that in various ways and I agree, without qualification, with his comments in that limited context.

I think one has to start assessing a proper contribution from grain to the constant costs by recognizing that under contemporary economic conditions all railway traffic can be said to divide into two parts. One part is that for which intermodal competition exists; that is, traffic that can be moved either by truck, or in some cases by Great Lakes or St. Lawrence Seaway water transport, or, in a few cases, perhaps by pipeline or by railway. There is competition between the technical

[Translation]

distincte. Et cette structure entraîne ou rend possible un coût en capital qui est inférieur à celui de Canadien Pacifique Limitée. La différence dans les montants peut être quantifiée grossièrement par un facteur différentiel favorable de 10 points, facteur que nous avons employé plutôt que les chiffres de Snavelly et King. L'une des raisons pour lesquelles cette différence est inférieure est que Snavelly et King ont supposé un risque représenté par les voies de service subventionnées pour le transport des grains et par le mouvement des grains, qui est égal ou supérieur à celui qui est associé au trafic commercial par chemin de fer.

Pour notre part, nous rejetons cette hypothèse. Nous pensons que, lorsque le gouvernement subventionne des voies de service, cela se rapproche aussi près qu'il est humainement possible de le faire de la gestion d'une entreprise commerciale dénuée de tout risque. Cela met essentiellement un point final à ma réponse, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci beaucoup de votre réponse, étant donné qu'elle répond également à ma prochaine question qui portait sur ce que vous considériez comme un facteur de risque. Je pense que vous vous êtes expliqué passablement bien.

Puis-je maintenant passer au domaine des coûts constants. Il y a certainement eu de nombreuses évaluations et descriptions de ce qui constitue réellement les coûts constants et de la façon dont ils peuvent être appliqués. Je vois qu'il ne s'agit là vraiment ni d'une science ni d'une question technique, mais plutôt d'une question qui dépend beaucoup, jusqu'à un certain point, des forces du marché et, vraiment, essentiellement, des forces de la concurrence et de quoi que ce soit qui arrive dans le domaine du transport. Pourriez-vous dire au comité ce que vous entendez par coûts constants et par ce qui constitue—et devrait constituer—une contribution juste aux coûts constants pour ce qui est du transport des grains?

**M. Banks:** Je vais essayer, monsieur. Le rapport Snavelly a adopté la position, qui je crois est justifiée et j'insiste ici sur le fait que je crois que cette position est justifiée, parce que je ne veux pas donner l'impression au Comité que nous rejetons d'un revers de la main tout ce que M. Snavelly et son collègue ont dit; cela n'est pas vrai. Nous avons réduit notre estimation des coûts d'environ 24 p. 100 par rapport à la sienne, mais cela laisse quand même 75 p. 100 auquel nous n'avons pas touché; d'ailleurs, une partie de son rapport, que je trouve particulièrement intéressante, consiste en une argumentation sur le fait que les coûts constants ne constituent pas un élément qui peut être évalué de façon certaine par un processus de la fixation des prix. Je crois que M. Snavelly a souligné cela de diverses façons, et j'abonde dans son sens dans ce contexte limité.

Je crois qu'il faut commencer à évaluer ce qu'est la juste contribution des producteurs de grains aux coûts constants en reconnaissant qu'avec les conditions économiques actuelles, tout le trafic ferroviaire peut être analysé en fonction de deux volets. Dans le premier volet, il existe en concurrence intermodale; c'est-à-dire que le transport peut se faire soit par camion, soit, dans certains cas, par bateau, sur les Grands lacs ou la Voie maritime du St-Laurent, soit moins souvent, par

## [Texte]

modes of transportation for a substantial fraction of the traffic that the railways now carry.

By contrast, there is another large category of railway traffic that is more or less captive to the railways. I say more or less because the individual circumstances always differ, but for these traffics, of which grain is a leading example but which also include sulphur and potash and lumber and coal, railway transportation, in most circumstances, continues to be the most economic form. That is to say, the overland movement of the involved commodity can be accomplished using the railway technology at a lesser cost of resources in the way of person power and *matériel* than through any available alternative.

Under the hypothesis that I am outlining to you, all railway traffic falls into these two categories and, because it does, they tend to be priced differently. The traffic for which intermodal competition exists tends, in general, to make a far lesser contribution to the constant costs of the railways than the traffic that is captive to the railways.

• 1015

The captive traffic in most cases for most movements, and always noting the possibility of individual exceptions, must move by rail. It has no other way to reach its market. That being so, the value of the service tendered by the railways to those commodities is enhanced, and, if it is, the railways recognize that through their pricing mechanisms.

In the old, unsophisticated days that kind of an approach to pricing used to be called charging what the traffic will bear. What the traffic will bear is far less on containers and merchandise traffic of the sort which frequently moves in large volumes by truck.

A leading example of this kind of intermodal competition is the Montreal-Toronto market, where both railways have instituted special services to carry containers and/or truck trailers moving between those points or to and from points beyond. The upper limit, the ceiling on which railway prices must be based in that market, is the costs of their competitors, and as trucks have been over the years growing larger and larger with greater and greater cube and weight characteristics they have tended to compete in ever greater intensity with what used to be railway traffic.

Railways therefore do not expect that that kind of traffic will make a contribution to constant cost which anywhere attains a contribution proportionate to the volume or the revenues of the traffic itself. They are content with less on traffic for which there is competition; they expect more from traffic which has nowhere else to go when they establish prices for the movement of these varying commodities.

## [Traduction]

pipeline ou chemin de fer. Il y a donc concurrence entre ces divers modes de transports pour une proportion importante du trafic qui est maintenant assuré par les chemins de fer.

D'autre part, il y a une autre importante catégorie, dans le transport ferroviaire, qui demeure plus ou moins exclusive aux compagnies de chemins de fer. Je dis plus ou moins parce que les circonstances particulières diffèrent toujours, mais, pour ces produits, dont les céréales constituent un exemple patent, mais qui englobe également le soufre, la potasse, le bois et le charbon, le transport par chemin de fer, dans la plupart des cas, constitue toujours le mode le plus économique. C'est dire que le transport par surface de ces marchandises peut être fait par chemin de fer à des frais inférieurs en termes de ressources humaines et matérielles par rapport aux autres options disponibles.

Selon l'hypothèse que je présente, l'ensemble du transport par chemin de fer appartient à l'une ou l'autre de ces catégories et, de ce fait, il peut y avoir des prix différents. Le transport qui appartient à la catégorie où existe une concurrence intermodale tend, en général, à être moins onéreux en termes de coûts constants pour les chemins de fer que le transport qui se fait exclusivement par chemin de fer.

Le trafic de base dans la plupart des cas, pour la plupart des mouvements, et en remarquant toujours la possibilité des exceptions particulières, doit se faire par chemin de fer. Il n'a pas d'autre moyen d'atteindre son marché. Ceci étant, la valeur du service offert par le chemin de fer pour ces marchandises est augmentée et, dans ce cas, les chemins de fer le reconnaissent par leurs mécanismes d'établissement des prix.

Dans le bon vieux temps, ce genre de méthode d'établissement des prix consistait habituellement à demander ce que le trafic rapporterait. Ce que le trafic rapportera est beaucoup moins sur les conteneurs et le trafic des marchandises qui sont transportées fréquemment en gros volumes par camion.

Un exemple important de ce genre de concurrence intermodale est le marché Montréal-Toronto, où les chemins de fer ont instauré des services spéciaux pour transporter les conteneurs ou les remorques de camions se déplaçant entre ces points et vers d'autres destinations. La limite maximale, le plafond d'après lequel les prix des chemins de fer doivent être basés dans ce marché représente les coûts de leurs concurrents, et, étant donné que les camions sont devenus avec les années de plus en plus gros, avec des caractéristiques de poids et de volume de plus en plus élevés, ils ont eu tendance à concurrencer, avec une intensité plus forte que jamais, le matériel utilisé pour le trafic ferroviaire.

Les chemins de fer ne s'attendent donc pas à ce que ce genre de trafic contribue aux coûts constants qui atteignent partout une contribution proportionnelle au volume ou aux recettes du trafic lui-même. Les chemins de fer se contentent de moins, sur le trafic où il y a concurrence, ils attendent plus du trafic qui ne peut aller nulle part ailleurs lorsqu'ils établissent les prix pour le mouvement de ces diverses marchandises.



## [Text]

I think, to turn now to another point I wish to stress to the committee, any determination about a constant cost contribution through grain or from any other commodity is necessarily arbitrary. It has some degree of policy judgment in it which cannot be justified on any economic basis. I think Mr. Snavelly was very brave to take as part of his charge from Transport Canada an attempt to assess an appropriate contribution for constant. He tried in three different ways, and his numbers are all arithmetically impeccable. The problem is that they are logically unjustified.

I do have an affirmative suggestion to advance for your consideration. I know that this is one of the most difficult and knotty problems with which the committee must deal as it addresses the bill now before it. The full discussion of my position on constant cost coverage appears at page 169 of Issue No. 110, but for the moment, and to save the committee's time, I want to just mention explicitly here the fact that there are two methods . . . basically one method, which Mr. Snavelly did not consider, which is, I think, worthy of your consideration in a practical sense as distinguished from economic theory and all of those academic considerations which necessarily underlie but do not necessarily directly affect the conduct of day-to-day affairs.

• 1020

One method that he did not use that I think has a certain appeal is related to the fact that grain is transported, under present circumstances, as a duty imposed by government. It is not a commercial activity. I think there is universal agreement on that score under the present set of rules. Since it is a government-imposed duty, at least in large part, would it not be worthwhile to take a point of departure from the fact that there are many, many other services that government purchases, not necessarily from railways, and for which government pays? When government does buy services from other than regulated enterprises, it usually pays a fee. Our investigation into this subject disclosed that in Canada the fee over cost that government typically pays lies in a range of from 6% to 15% for a variety of non-railway services. Since there is no economic rationale for a constant cost contribution, why not consider the rationale of precedent and of practice as it has grown up in Canada?

It may be, however, that it would be desirable to go one step further. Under the present employment of government contractors' fees, both in Canada and elsewhere, the simple cost plus contract of the past has tended to be superseded to some extent by contractors' fees that, in some manner or another, introduce an incentive for the contractor to perform well. In the United States, to cite an unfortunate example, there is a series of contracts outstanding between our national railroad passenger corporation, popularly known as Amtrak, which corresponds to VIA Rail Canada up here, and the operating railroads. Each of those contracts has in it an incentive provision, which induces the railways, or such of them as recognize the incentive, to perform by having the

## [Translation]

Je crois, pour passer à un autre point que je désire souligner au Comité que, toute détermination d'une contribution aux coûts constants du grain ou de toute autre marchandise est nécessairement arbitraire. Il y a un certain niveau de jugement qui ne peut se justifier sur aucune base économique. Je crois que M. Snavelly a été très courageux d'essayer, en qualité de représentant de Transports Canada, d'évaluer une contribution appropriée aux coûts constants. Il a essayé de trois façons différentes, et ses chiffres sont tous arithmétiquement exacts. Le problème est que, logiquement, ils ne sont pas justifiés.

J'aimerais que vous considériez ma proposition. Je sais que c'est un des plus difficiles et épineux problèmes que le Comité doit traiter en même temps qu'il étudie le projet de loi qui est actuellement devant lui. Toute la discussion de ma position sur la couverture des coûts constants à la page 169 du fascicule n° 110, mais pour le moment, et pour ne pas faire perdre de temps au Comité, je désire juste mentionner, ici le fait qu'il y a deux méthodes—essentiellement une méthode que M. Snavelly n'a pas examinée, et qui, je crois, vaut la peine dans un sens pratique car elle est distincte d'une théorie économique et de toutes ces considérations théoriques, qui nécessairement, servent de base au déroulement des affaires quotidiennes, mais ne le touchent pas directement.

Une méthode à laquelle il n'a pas eu recours et qui, selon moi, est, dans une certaine mesure, attrayante est le fait que, dans les conditions actuelles, le transport du grain constitue une tâche imposée par le gouvernement. Il ne s'agit pas d'une activité commerciale. Je crois que, d'après les règles actuelles, tout le monde est d'accord à ce sujet. Puisque ce service est imposé, du moins en grande partie, par le gouvernement, ne serait-il pas approprié, d'abord de tenir compte du fait que le gouvernement achète de nombreux services qui ne sont pas nécessairement assurés par les sociétés ferroviaires? Lorsque le gouvernement obtient des services d'entreprises non réglementées, il doit habituellement les payer. Les conclusions de notre enquête en la matière ont établi qu'au Canada, le taux supplémentaire généralement payé par le gouvernement varie de 6 à 15 p. 100 pour divers services non ferroviaires. Puisque, sur le plan économique, il n'y a pas de raison valable pour établir des coûts constants, pourquoi ne pas tenir compte du bien-fondé du précédent et de l'évolution des pratiques courantes au Canada?

Toutefois, il serait sans doute souhaitable de prendre une mesure supplémentaire. D'après les tarifs actuels des contractants engagés par le gouvernement au Canada et ailleurs, dans une certaine mesure, les contractants ont eu tendance à établir leurs propres tarifs au lieu de signer des contrats à prix coûtant majoré, ce qui les incitait à offrir de meilleurs services. Aux États-Unis, pour citer un exemple fâcheux, il y a une série de contrats dont les frais restent impayés; il s'agit de contrats signés entre notre société nationale du transport ferroviaire des passagers, connue sous le nom de Amtrak, qui, dans notre région correspond à VIA Rail Canada, et les sociétés ferroviaires en exploitation. Tous ces contrats comportent des dispositions destinées à inciter les sociétés ferroviaires, ou celles qui reconnaissent l'incitation, à fonctionner efficacement en leur

## [Texte]

trains on time, keeping them clean and so on, for which they are paid a premium over the basic amount of the contract.

How would all of this, distant as it is, apply to grain? It is anticipated that grain costs will increase from one year to the next. There is an escalation, or an expectation of escalation, built into the entire procedure by which grain subsidy is calculated and defrayed. I think it is administratively and technically quite feasible to design a contribution to constant cost that rewards the railways if they keep the actual cost of grain transportation below expected escalation. They could, and should in my opinion, share such savings with the source of funds, namely the government.

• 1025

Let us see how this would work with some numbers. Let us assume, for example, that the variable-unit cost of transporting grain amounts to \$1 and the fee paid to the contractor is 10%. The railway revenue then would be \$1.10. Let us assume that a year passes and in that year inflation amounts to 8%. The unit costs would only increase to \$1.06. So what would the railway earnings be? They would be \$1.06 to defray railway unit costs; they would be a 10% contractor fee, and—in my view a desirable alternative worthy of your consideration—they would also include one-half of the difference between \$1.08 and \$1.06—the \$1.08 being inflation, and the \$1.06 being what was actually experienced. So the railway earnings would amount to \$1.06, which is the actual unit cost experienced, plus a 10% fee, which would be an additional 10.6¢, and one-half of the difference between \$1.08 and \$1.06, which was the difference between the expectation of inflation and the actual experience increase in cost; that is a penny. If you add \$1.06 to 10.6¢, and then one more penny, the railways would make \$1.176 in this situation.

I think, Mr. Mazankowski, that concludes the comments that I am able to make at this time about constant-cost contributions, sir.

**Mr. Mazankowski:** Thank you very much. A very comprehensive answer. I think I even extracted a part of your opening statement in that remark.

I have no further questions, Mr. Chairman, other than to note that yesterday we had officials from Travacon who estimated that the 1981-1982 base-year railway cost was overestimated in their view by \$119 million. We have Mr. Banks here today indicating that, on the basis of his analysis, the overstatement would be \$120 million. We are fast coming to the conclusion that involved in this package is a \$120 million gift for the railways. I think that the witnesses we have had yesterday and today have clearly exposed some areas of clear deficiencies on the part of the government in truly analysing all aspects of the cost component of the carriage of grain.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin.

## [Traduction]

offrant une prime supplémentaire pour être ponctuelles, pour s'assurer que les wagons sont propres, etc.

Comment pouvons-nous appliquer le même système au transport du grain? On prévoit que les coûts du grain augmenteront d'une année à l'autre. Il faut donc tenir compte de l'augmentation, ou des prévisions d'augmentation, au cours du processus global de calcul et d'octroi des subventions. Je crois que, sur le plan administratif et technique, il est tout à fait possible d'établir un régime de coûts constants qui récompense les sociétés ferroviaires qui réussissent à maintenir le coût réel du transport des grains au-dessous des augmentations prévues. Les sociétés ferroviaires pourraient, et à mon avis, devraient partager les économies avec la source des fonds, soit le gouvernement.

Voyons comment ce régime fonctionnerait avec des chiffres réels. Supposons, par exemple, que les coûts unitaires variables du transport des grains s'élève à \$1, et que le contractant reçoit 10 p. 100 de cette somme. Le revenu des sociétés ferroviaires serait alors de \$1.10. Supposons qu'au bout d'un an, le taux d'inflation est de 8 p. 100. Le coût à l'unité ne passerait qu'à \$1.06. De quel revenu jouirait alors la société ferroviaire? Elle recevrait \$1.06 pour les coûts de transport à l'unité; elle recevrait 10 p. 100 de cette somme à titre de contractant et, en outre—ce qui me semble une possibilité de rechange souhaitable qui devrait être considérée—elle recevrait une somme équivalente à la moitié de la différence entre \$1.08 et \$1.06—la somme de \$1.08 tiendrait compte de l'inflation, et la somme de \$1.06 constituerait les coûts réels. Les revenus des sociétés ferroviaires atteindraient donc \$1.06, ce qui constitue les coûts réels unitaires, plus 10 p. 100, ce qui fait \$1.06, plus la moitié de la différence entre \$1.08 et \$1.06, c'est-à-dire la différence entre le taux d'inflation prévu et le taux d'augmentation réelle des coûts; il s'agit d'un cent. Additionnez \$1.06, 10.6 cents et 1 cent supplémentaire, et vous obtenez \$1.176.

Je crois, monsieur Mazankowski, que c'est tout ce que j'ai à dire pour le moment au sujet de l'établissement de coûts constants.

**M. Mazankowski:** Merci beaucoup. Votre réponse était complète. Je crois même avoir entendu une partie de votre discours préliminaire dans vos commentaires.

Je n'ai pas d'autre question, monsieur le président, mais j'aimerais souligner qu'hier, les représentants de Travacon ont dit que, selon eux, les coûts de l'année 1981-1982 des sociétés ferroviaires avaient été surestimés de \$119 millions. M. Banks nous a dit aujourd'hui que, selon son analyse, la surestimation serait de \$120 millions. Nous arrivons rapidement à la conclusion que ce régime fait don de \$120 millions aux sociétés ferroviaires. Je crois que les témoins d'hier et d'aujourd'hui ont nettement précisé que le gouvernement n'avait pas réussi à analyser convenablement certains facteurs qui doivent entrer en ligne de compte au cours de l'établissement des coûts du transport des grains.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin, à vous la parole.



[Text]

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. I want to start by way of complimenting the research assistants I have had for the last few months, because \$120 million is the same figure that they came up with a few months ago as a straight add-on profit, a straight add-on gift, to the railroads.

I appreciated Mr. Mazankowski's opening comment, much of which I agree with. We are into another scam here which . . .

**Mr. Mazankowski:** Scandle.

**Mr. Benjamin:** —has been going on since 1881, 1897, during the dirty thirties, every decade since the dirty thirties. It makes Al Capone, and J.P. Morgan, and the builders of the CPR, and all the railroads that went bankrupt that formed the CNR, all look like amateurs. I am sure the founders of the CPR and the Grand Trunk Northern and the Grand Trunk Pacific and the Intercolonial Railroad and all those would have loved to have had a deal like this. They had a pretty good deal. You know, to quote a former Minister of Transport—and I think I have been through six of them now—he said:

Somebody has got to tell these railroads they are not running the country.

• 1030

I thought that was the job of the Minister of Transport, but it has not been achieved.

If ever there was a classic case, an example, of the imperative for this committee and the government to go back to the drawing-board before they proceed with any legislation, this one is it.

**The Chairman:** What is wrong, Mr. Benjamin, with this committee doing some drawings?

**Mr. Benjamin:** That is right. If we could get an order of reference; . . .

**The Chairman:** We have it.

**Mr. Benjamin:** —well, that would take this committee another several months at least to come up with an agreeable piece of legislation. That would be a proper task for this committee rather than the closure which has been imposed by the government on the committee.

**The Chairman:** Are you suggesting we should work as slowly as the government?

**Mr. Benjamin:** No, Mr. Chairman, I suggest that the slow work of the government produced this boar's nest of a bill, and I suspect this committee could do a better job than that and in less time. It would not take us three years.

Mr. Chairman, I want to ask Mr. Banks this: If you compare grains' share of railway traffic with the contribution to constant costs recommended by Mr. Snively or by Bill C-155, would it be your opinion that grain is being asked to pay an excessive share of the costs of railway fixed costs and expansion?

[Translation]

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. J'aimerais d'abord féliciter les assistants de recherche qui ont travaillé avec moi depuis quelques mois, car ils ont obtenu la même somme il y a quelques mois, c'est-à-dire \$120 millions de gain supplémentaire, de prime, offerts aux sociétés ferroviaires.

J'ai apprécié l'exposé préliminaire de M. Mazankowski, et je suis d'accord avec un grand nombre de ses commentaires. Il s'agit encore d'escroquerie . . .

**M. Mazankowski:** C'est un scandale.

**M. Benjamin:** . . . qui dure depuis 1881, 1897, depuis les terribles années 30 et qui ont caractérisé toutes les décennies depuis. Al Capone, J.P. Morgan, les constructeurs du CP et toutes les sociétés ferroviaires qui ont fait faillite et qui forment le CN ont l'air d'amateurs. Je suis certain que les fondateurs du CP, du *Grand Trunk Northern*, du *Grand Trunk Pacific*, de l'*Intercolonial Railroad* et tous les autres auraient aimé jouir d'une telle situation. Ils jouissaient de conditions assez favorables. Vous savez, pour citer un ancien ministre des Transport—et je pense que j'en ai vu six jusqu'à maintenant:

Il faut que quelqu'un rappelle à ces sociétés ferroviaires qu'elles ne dirigent pas le pays.

Je pensais qu'il revenait au ministre des Transports de le faire, mais aucun ne l'a encore fait.

Si jamais il existe un exemple classique d'un cas où un comité et le gouvernement doivent remettre sur le métier leur ouvrage, c'est bien celui-ci.

**Le président:** Monsieur Benjamin, qu'y a-t-il de mal à ce que nous remettions sur le métier notre ouvrage?

**M. Benjamin:** C'est vrai, si nous pouvions seulement avoir un mandat clair, . . .

**Le président:** Nous en avons un.

**M. Benjamin:** . . . bien, il nous faudrait encore plusieurs mois pour arriver à produire un projet de loi acceptable. Cela serait bien mieux que l'échéance que le gouvernement nous a imposée.

**Le président:** Voulez-vous dire que nous devrions travailler aussi lentement que le gouvernement?

**M. Benjamin:** Non, monsieur le président, je veux dire que si le gouvernement a pris tellement de temps à produire ce bordel, nous pourrions faire mieux en moins de temps. En tout cas, nous n'aurions pas besoin de trois ans.

Monsieur le président, je veux poser la question suivante à M. Banks: si l'on compare la contribution des céréales au transport ferroviaire avec la contribution aux coûts constants proposés par Snively ou par le projet de loi C-155, êtes-vous d'avis que le secteur céréalier porte une trop grande partie du fardeau que constituent les frais fixes et d'expansion des sociétés ferroviaires?

## [Texte]

**Mr. Banks:** Yes, sir; because the underlying philosophy from which their numbers spring—and when I say “their” numbers, I am primarily talking about Mr. Snavely. I should note here for the record that I did not see Bill C-155 until yesterday, so I have not had a chance to analyse it fully. But the underlying philosophy employed by Mr. Snavely was an assumption that grain should make a contribution exceeding that of any other traffic. In other words, if all traffic made the kind of contribution that he associated with grain, the railways would have earned the 25.43% which was hypothesized by Snavely. But in plain fact, neither of them came close to that amount which, in my view, speaks for itself. We are using, or he used, a more rigorous standard for grain than for commercial traffic, which is hard to defend.

**Mr. Benjamin:** Thank you. I take it from your remarks that you do not believe railways should be compensated for hypothetical costs such as deferred maintenance, and should be paid only for what they actually do. I believe that was in your remarks. Is it your opinion that on something like long haul grain transportation, which is captive to rail in Canada, but not necessarily so in the States that, if you pay that kind of monopolist activity more money, you are not necessarily going to get better service, unless you work in some kind of penalties or incentives like you mentioned just a few moments ago?

**Mr. Banks:** Mr. Benjamin, my view is that the railways, like any other private enterprise, should be fairly compensated for what they do; but that they should not be treated to a windfall in respect of that compensation.

**Mr. Benjamin:** What was the problem . . . well, there is no Crow's Nest rate in the United States; they charge commercial rates.

**Mr. Banks:** It is not true, strictly speaking, that they charge commercial rates.

**Mr. Benjamin:** Well, compensatory or commercial or a variety of . . .

• 1035

**Mr. Banks:** No, sir. The Interstate Commerce Commission has put out a study from time to time which assesses the ratio between variable cost and total cost as they compute it, and the last such study that they issued was assessed by me for a client and found to encompass over 1,000 movements which did not generate revenues sufficient to defray their directly related variable costs.

**Mr. Benjamin:** Was this on grain?

**Mr. Banks:** No, sir, on a variety of commodities.

**Mr. Benjamin:** I am sorry; I was referring to grain rates in the United States.

## [Traduction]

**M. Banks:** Oui monsieur, à cause du principe sur lequel leurs calculs sont fondés—et quand je dis «leurs», je parle surtout de M. Snavely. Je dois dire ici, pour les fins du compte rendu, que je n'ai pas eu l'occasion d'analyser le projet de loi en détail, car je l'ai vu pour la première fois hier. Mais M. Snavely pose l'hypothèse que les céréales devraient apporter une contribution supérieure aux autres marchandises pour le financement du transport ferroviaire. Autrement dit, si la contribution de tous les autres types de marchandises était égale à celle des céréales, les sociétés ferroviaires obtiendraient les 25, 43 p. 100 hypothétiques de M. Snavely. Mais, dans la réalité, cela ne s'est jamais produit et, à mon avis, c'est une preuve évidente de la faiblesse de son hypothèse. Nous utilisons, ou il a utilisé, une norme plus rigoureuse pour le transport des céréales que pour le trafic commercial, et c'est une position difficilement défendable.

**M. Benjamin:** Merci. Si j'en coirs vos remarques, vous n'estimez pas que les sociétés ferroviaires devraient être compensées pour des coûts hypothétiques comme des frais d'entretien différé, mais qu'elles devraient être payées seulement pour ce qu'elles font réellement. Je pense que c'est ce que vous sous-entendez. Croyez-vous qu'en ce qui concerne le transport des céréales à longue distance, qui doit nécessairement se faire par voie ferrée au Canada, mais pas nécessairement aux États-Unis, si vous donnez plus d'argent à ce genre de monopole, cela ne se traduira pas nécessairement par une amélioration du service, à moins de prévoir certaines sanctions ou mesures d'encouragement comme vous venez de le mentionner?

**M. Banks:** Monsieur Benjamin, je pense que les sociétés ferroviaires, comme toute autre entreprise privée, devraient être justement compensées pour ce qu'elles font, mais elles ne devraient pas recevoir de cadeaux.

**M. Benjamin:** Quel était le problème . . . bien, il n'y a pas de tarif du Nid-de-Corbeau aux États-Unis; les sociétés ferroviaires y imposent les tarifs de transport commercial.

**M. Banks:** En termes stricts, elles n'imposent pas de tarifs de transport commercial.

**M. Benjamin:** Bien, des tarifs compensatoires ou une sorte de tarif de transport commercial . . .

**M. Banks:** Non monsieur. L'*Interstate Commerce Commission* évalue périodiquement le rapport entre le coût variable et le coût total, et j'ai analysé la dernière étude produite pour un client et j'ai constaté que plus de 1,000 mouvements n'ont pas entraîné de revenus suffisants pour permettre aux sociétés ferroviaires de payer les coûts variables directement reliés à ces mouvements.

**M. Benjamin:** Est-ce qu'il s'agissait du transport des céréales?

**M. Banks:** Non, monsieur, il s'agissait de différentes marchandises.

**M. Benjamin:** Je regrette, mais je parlais du tarif du transport des céréales aux États-Unis.



[Text]

**Mr. Banks:** Grain rates in the United States are compensatory, but my point was there are other traffics which are not.

**Mr. Benjamin:** Would you care to compare the financial health of CN and CP with the financial health of class one railways in the States, particularly the heavy grain haulers like the *Rock Island* and the *Milwaukee Road* that went bankrupt? What was the problem there? They were getting compensatory rates for hauling grain; they were . . .

**Mr. Banks:** *Rock Island* and the *Milwaukee Road* are pejorative examples of grain railroads because *Rock Island* is in the process of liquidation and the *Milwaukee* is in a relatively weak position. But there are grain railroads which are strong. One of them is the *Soo Line*, which is controlled by Canadian Pacific Limited, which owns over 55% of its capital stock. So the fact that a railroad in the United States carries a great deal of grain does not necessarily lead to the conclusion that it is in financially straitened circumstances.

**Mr. Benjamin:** Both those railroads I mentioned are railroads they are attempting to take over or purchase—or have been attempting; I do not know if they will succeed or not.

Then Mr. Snively's claims that the railroads have a revenue shortfall of several hundred million dollars each year do not necessarily mean that they lose money?

**Mr. Banks:** I do not think, Mr. Benjamin, that anyone would quarrel at this time with the contention that they lose money in the carriage of grain. Your question was not confined to grain, but I assume, I hope properly, that that is what you are addressing. The issue as to grain is how much they are losing.

**Mr. Benjamin:** In your study for 1980, which I guess was to compare with Mr. Snively, did you take into account subsidies that were provided directly or indirectly to the railways for the transportation of grain; and, if you did, how did you treat them? You see, Mr. Banks, up to this year it will be in the order of over \$2 billion that the taxpayers have given the railroads since 1970, and besides that the grain producers themselves and two provinces have made contributions of something in the order of \$220 million by way of hopper cars, and there have been the boxcar repairs, branch line subsidies, branch line rehabilitations, the \$300 million that is going to be provided for them this year for upgrading plus branch line rehabilitation for this year. For 1980 did you take into account what the various governments and the grain producers themselves provided to the railways by way of direct and indirect subsidy in arriving at the conclusions that you did?

**Mr. Banks:** I do not know what direct and indirect subsidies provided by grain producers you have reference to. We did take into account the revenues which the users paid to the

[Translation]

**M. Banks:** Les tarifs du transport des céréales aux États-Unis sont compensatoires, mais je voulais faire ressortir que ce n'est pas toujours le cas pour le transport des autres marchandises.

**M. Benjamin:** Pourriez-vous comparer la santé financière du CN et du CP avec celle de sociétés ferroviaires américaines de première classe, en particulier les gros transporteurs de céréales comme *Rock Island* et *Milwaukee Road*, qui ont fait faillite? Quel était le problème dans ces cas-là? Pourtant, ces sociétés bénéficiaient des tarifs compensatoires pour le transport des céréales . . .

**M. Banks:** Les cas de *Rock Island* et de *Milwaukee Road* sont des cas extrêmes, car la première est en voie d'être liquidée et la seconde occupe une position relativement faible. Mais il y a des transporteurs de céréales qui sont en bonne santé financière, notamment la *Soo Line*, contrôlée par le CP, qui détient plus de 55 p. 100 des actions de cette société. Donc, le fait qu'une société ferroviaire américaine transporte beaucoup de céréales ne signifie pas nécessairement que celle-ci est en bonne santé financière.

**M. Benjamin:** Les deux sociétés ferroviaires que j'ai nommées sont en voie d'être achetées—ou quelqu'un a déjà essayé de les acheter. Je ne sais pas si cela va se produire.

Alors contrairement à ce que M. Snively avance, les sociétés ferroviaires ne perdent pas nécessairement de l'argent parce qu'elles ont un manque à gagner de plusieurs centaines de millions de dollars par année.

**M. Banks:** Monsieur Benjamin, je pense qu'il est incontestable que le transport des céréales n'est pas une activité rentable pour ces sociétés. Votre question ne portait pas seulement sur les céréales, mais je suppose, si je ne fais pas erreur, que vous vouliez parler des céréales. En ce qui concerne le transport des céréales, la question est de savoir combien les sociétés ferroviaires perdent d'argent.

**M. Benjamin:** Dans votre étude qui portait sur l'année 1980, et qui, je pense, est parallèle à celle de M. Snively, avez-vous tenu compte des subventions directes ou indirectes aux sociétés ferroviaires pour le transport des céréales, et si vous en avez tenu compte, comment l'avez-vous fait? Vous voyez, monsieur Banks, entre 1970 et cette année, les contribuables ont versé quelque 2 milliards de dollars aux sociétés ferroviaires. En plus de cela, les producteurs céréaliers eux-mêmes et deux provinces leur ont fourni quelque 220 millions de dollars sous forme de wagons-trémies, de compensations pour la réparation de wagons couverts, de subventions pour l'aménagement et la remise en état d'embranchements. En outre, les sociétés ferroviaires recevront 300 millions de dollars cette année pour l'amélioration de leur réseau et la remise en état des embranchements. Pour l'année 1980, avez-vous tenu compte de la contribution apportée par les divers gouvernements et les producteurs céréaliers sous forme de subventions directes ou indirectes?

**M. Banks:** Je ne sais pas à quelles subventions directes ou indirectes vous faites allusion. Nous avons effectivement tenu compte de l'apport financier des usagers des services ferroviai-

[Texte]

railways; we also took into account federal government payments. The way in which we took these elements into the equation is set out in full in my table 2, which is my restatement of the ratio of variable costs to statutory rate revenues of data used by Mr. Snavelly. That table appears at page 110A:139 of Issue No. 110 of your minutes, which are before you. What it leads to, in a nutshell, Mr. Benjamin, is that we think the ratio of variable costs to statutory rate revenues equals about 3.3 to 1, whereas Mr. Snavelly found it to be 4.1 to 1 in the year 1980.

• 1040

**Mr. Benjamin:** And that is for what, again?

**Mr. Banks:** The ratio of variable costs to the statutory rate revenues, both from the users and from the federal government.

**Mr. Benjamin:** I see. If this kind of costing formula, or the criteria that people such as yourselves use, are a valid framework for arriving at what costs are and therefore what revenue should be, would it be only fair or appropriate that whatever cost of capital is deemed appropriate for railways, a farm operation also should need to earn a return on equity and an allowance for debt costs? The farmers and the railways in Canada have been intertwined in a relationship because of a captive grain market. If you guarantee one party in this arrangement a cost of capital and a contribution to constant costs, do we not also have to provide a symbol or kind of guarantee for the other party? If we do not, what would happen?

**Mr. Banks:** That is a rather complex question, sir, but I will do my best to address the points it raises. You said if the costing formula used by people who work in this field is valid—and then you went on to pose the question. I would like to take the opportunity to suggest that the costing formula used in Canada is probably the most advanced in the western world. I have worked in this field for close to 40 years and I have seen costing formulas that were employed in Britain, France and Germany as well as in Canada and the United States. In my experience, unrepresentative as it may be, I think it is a valid conclusion that the costing formula employed by Mr. Snavelly, as well as by me, Mr. Edsforth and other individuals, is valid, but it still leaves room for the exercise of independent judgment in some areas and those are the kinds of areas that I have been discussing with this committee this morning. That is why Snavelly reaches one conclusion and I reach another. We both use basically the same methods, but there comes a point in the computation where mathematics leaves off and intuition, I suppose one might call it, logic in some cases—what is logical to one man is characterized differently by somebody else—anyhow, where methods other than economic or mathematical ones have to play a role in this work and they necessarily do.

[Traduction]

res et des subventions du gouvernement fédéral. La façon dont nous avons utilisé ces éléments dans l'équation est expliquée en détail dans mon tableau 2, qui est ma réformulation du rapport entre les coûts variables et les revenus des tarifs statutaires des données utilisées par M. Snavelly. Ce tableau apparaît à la page 110A:139 du fascicule 110 du compte rendu que vous avez devant vous. En somme, monsieur Benjamin, nous croyons que le rapport entre les coûts variables et les revenus des tarifs statutaires équivaut à environ 3.3 sur 1 tandis que M. Snavelly l'estime à 4.1 sur 1 pour l'année 1980.

**M. Benjamin:** Et cela correspond à quoi déjà?

**M. Banks:** Au rapport entre les coûts variables et les revenus des tarifs statutaires, tant des utilisateurs que du gouvernement fédéral.

**M. Benjamin:** Je vois. Si ce genre de formule de comptabilisation, ou les critères que les gens comme vous-même utilisent, sont un cadre de travail valable pour arriver à déterminer les coûts et les revenus, ne serait-il pas juste ou adéquat qu'une exploitation agricole tire des revenus de sa part de propriétaire et reçoive une indemnité pour les coûts de sa dette, quel que soit le coût en capital jugé opportun pour les compagnies de chemins de fer? Les agriculteurs et les compagnies de chemins de fer du Canada se sont retrouvés emmêlés dans une relation en raison d'un marché céréalier captif. Si vous garantisiez à l'une des parties un coût en capital et une contribution aux coûts constants, ne devez-vous pas offrir un genre de garantie symbolique à l'autre partie? Si nous ne le faisons pas, qu'arrivera-t-il?

**M. Banks:** C'est une question assez compliquée, monsieur, mais je ferais de mon mieux pour aborder les points qu'elle soulève. Vous dites que si la formule de comptabilisation utilisée par les gens qui travaillent dans ce domaine est valable—et vous continuez ensuite en posant la question. Je voudrais saisir cette occasion pour suggérer que la formule de comptabilisation utilisée au Canada est probablement l'une des plus avancée du monde occidental. J'ai travaillé dans ce domaine pendant près de 40 ans et j'ai vu les formules de comptabilisation qui étaient utilisées en Grande-Bretagne, en France et en Allemagne de même qu'au Canada et aux États-Unis. Selon mon expérience, aussi peu représentative qu'elle puisse l'être, je pense qu'il est valable de conclure que la formule de comptabilisation utilisée par M. Snavelly, par moi-même et par M. Edsforth et par d'autres personnes est valable, mais qu'elle permet toujours de poser un jugement indépendant dans certains domaines et ce sont ces genres de domaines dont nous avons discuté avec ce Comité ce matin. C'est la raison pour laquelle Snavelly atteint une conclusion et moi une autre. Nous utilisons fondamentalement les mêmes méthodes, mais lors du calcul, nous arrivons à un point où les mathématiques s'arrêtent et l'intuition, je suppose qu'on pourrait l'appeler ainsi, la logique dans certains cas—ce qui est logique pour quelqu'un se caractérise différemment par un autre—de toute façon, à un point où des méthodes autres qu'économiques ou mathématiques doivent jouer un rôle dans cette démarche et le font obligatoirement.



[Text]

The remainder of your question, as I understood it, was, if the railways have a guarantee of a return are not farmers also entitled to such a guarantee? I have not understood, sir, that the railways were guaranteed a given return under any piece of Canadian legislation, either present or proposed. But what is significant, I think, and I hope is responsive to your question, is that it is appropriate to judge different kinds of enterprises by the same standards. I agree with that. It is often not done because, in the growth of western institutions, different practices have grown up in different industries.

• 1045

Farms have typically tended to be family enterprises, until the very recent past, where the bookkeeping was often nonexistent or, if it did exist, was of a very elementary sort. Farming, moreover, was not a regulated enterprise in the sense that railways and air transport companies tend to be. So different standards were employed in assessing the economic returns achieved from agriculture as compared with those attained from regulated transportation.

In an academic context, I do not think any reasonable man would quarrel with the underlying assumption that you have made in posing your question, that it is fair and proper to judge agriculture and railways by the same standards for economic assessments, keeping in mind always that there are social and political questions that economists and cost technicians are not by training and temperament suited to address.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman,

**The Chairman:** Mr. Benjamin, you have about a minute left.

**Mr. Benjamin:** Thank you. Mr. Banks, our problem here in Canada is that falling grain prices and increasing costs for other inputs have our grain producers in a terrible financial situation. If we were to apply the criteria of Mr. Snively or yourself or this legislation to grain prices, our wheat would be up around \$11 or \$12 a bushel, and then the farmers would be only too happy to pay more freight charges.

**Mr. Banks:** That leads to a point that we might very briefly address, sir. Another possibility in respect of this contribution question is, what share should grain defray of the total constant costs of the railways? Another direction in which effort could be made to solve that thorny question lies with some technique for varying the contribution of grain in accordance with the farmer's ability to pay. I know that is getting into a big area about which I know very little, indeed. But I think it is something that has not, to the best of my knowledge, entered into this discussion and may be worthy of your consideration.

**Mr. Benjamin:** Thank you. That has been the problem—the ability to pay. That means we have to throw the bill out.

[Translation]

Le reste de votre questions, selon moi, portait sur le fait que si les compagnies de chemins de fer se voient garantir un rendement, pourquoi les agriculteurs n'y auraient-ils également pas droit? Je n'ai pas compris, monsieur, que les chemins de fer se voyaient garantir un rendement donné en vertu d'aucune loi canadienne actuelle ou proposée. Je crois que ce qui est important et qui, j'espère, répond à votre question est le fait qu'il est approprié de juger divers types d'entreprises avec les mêmes critères. Je suis d'accord avec cela. Cela n'est souvent pas fait parce que, pour la croissance d'institutions de l'ouest, différentes pratiques ont été utilisées dans différentes industries.

Les fermes ont généralement eu tendance à être des entreprises familiales, jusqu'à tout récemment, où la tenue de livre était souvent non existante, ou si elle existait, était très élémentaire. De plus, l'agriculture n'était pas une entreprise réglementée au sens où les chemins de fer et les sociétés de transport aérien tendent à être. Différents critères ont donc été employés, pour évaluer les profits de l'agriculture, par rapport à ceux obtenus pour les transports réglementés.

Dans un contexte académique, je ne crois pas que tout homme raisonnable nierait l'hypothèse que vous avez faite en posant votre question, qu'il est juste et adéquat de juger l'agriculture et les chemins de fer en utilisant les mêmes critères pour les évaluations économiques, en oubliant jamais qu'il existe des questions sociales et politiques que les économistes et les techniciens d'évaluation des coûts ne sont pas, par formation et par tempérament, aptes à régler.

**M. Benjamin:** Merci monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Benjamin, il vous reste environ une minute.

**M. Benjamin:** Merci. Monsieur Banks, notre problème ici au Canada c'est que les prix du grain en baisse et les coûts accrus pour d'autres intrants font que nos producteurs de grain connaissent une situation financière épouvantable. Si nous appliquions les critères de M. Snively ou de vous-même, ou cette loi aux prix des grains, notre blé coûterait environ 11 dollars ou 12 dollars le boisseau, et les fermiers ne seraient alors que trop contents de payer des coûts de transport plus élevés.

**M. Banks:** Cela nous conduit à un aspect auquel nous pourrions nous intéresser très brièvement, monsieur. Au sujet de cette question de contribution, une autre possibilité serait de considérer la part que le grain devrait défrayer des coûts fixes totaux des chemins de fer. Pour résoudre cette question épineuse, les efforts pourraient peut-être également se tourner vers une technique qui pourrait varier la contribution du grain proportionnellement à la capacité de payer du fermier. Je sais là que je m'aventure un peu, sans y connaître grand-chose, je crois qu'il s'agit là de quelque chose qui n'a pas, d'après ce que j'en sais, était considéré et pourrait l'être.

**M. Benjamin:** Merci. C'est justement là le problème, la capacité de payer. Cela veut dire que le projet de loi doit être complètement mis de côté.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. I have heard that before.

Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Banks, did I hear you correctly when you said that you had done some work for the Royal Commission on Transportation, known in Canada as the MacPherson commission?

**Mr. Banks:** Sir, I did not work for the commission or its staff. I was engaged at the time by the Provinces of Alberta and Manitoba, who were confronted early in the proceedings of that commission with a very pioneering kind of railway cost study constructed by Messrs. Bandeen for the Canadian National, and Stenason and Company for the Canadian Pacific.

Alberta and Manitoba found as they wandered from coast to coast, or from sea unto sea, that everybody in Canada who knew anything about this subject was already associated in one way or another, presumably a financial way, with the railways. So they were directed south of the border to Washington, where one of my friends presumably directed them into my office and that is how I came to be working on various elements of the cost presentations of the railways as made to the MacPherson commission. The work I did was on behalf of the two provinces named.

• 1050

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Do you recall that in the conclusion of the MacPherson report he recommended that a contribution be made to constant costs of the railways, as well as filling what was not known in those days as the Crow gap?

**Mr. Banks:** Yes, he did recommend some kind of constant cost contribution. I do not remember the details of it at this late date.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Then, following on the question that Mr. Benjamin asked you about the U.S. railways, could you tell me what contribution grain transport there makes to the constant costs of the U.S. class one railways, say the Soo Line, for example?

**Mr. Banks:** I do not know the answer to that question, Mr. Reid, but I can obtain it for the Soo Line and supply it for the record.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I think that would be very useful information to have.

**The Chairman:** Would you send that to our clerk, please, Mr. Banks?

**Mr. Banks:** Yes, sir.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Banks, are you at all intimately familiar with the Gilson process that we have gone

[Traduction]

**Le président:** Merci monsieur Benjamin. J'ai déjà entendu cela.

Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur Banks, avez-vous bien dit que vous avez travaillé pour la Commission royale sur les transports, connue au Canada sous le nom de commission MacPherson?

**M. Banks:** Monsieur, je n'ai pas travaillé pour la commission ni pour son personnel. J'ai été engagé à l'époque par les provinces de l'Alberta et du Manitoba, qui ont dû faire face dès le début des travaux de cette commission à une étude de coût des chemins de fer tout à fait nouvelle, effectuée par messieurs Bandeen pour le Canadien National et Stenason pour le Canadien Pacifique.

L'Alberta et le Manitoba ont trouvé, lorsqu'ils se promenaient d'une côte à l'autre, ou d'un océan à l'autre, que tous ceux au Canada qui savaient quelque chose sur ce sujet étaient déjà associés d'une manière ou d'une autre, probablement d'une manière financière, avec les chemins de fer. Ils ont donc été dirigés au sud de la frontière vers Washington, là un de mes amis me les aurait envoyés et c'est comme ça que j'ai commencé à travailler sur divers éléments des études de coût des chemins de fer par la commission MacPherson. Le travail que j'ai effectué là était pour les deux provinces que j'ai nommées.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Vous rappelez-vous la conclusion du rapport MacPherson où il est recommandé qu'une contribution soit versée pour couvrir les coûts fixes des compagnies de chemins de fer; on y recommandait également de compenser ce qui n'était pas encore connu à cette époque-là comme les écarts associés au Nid-de-Corbeau?

**M. Banks:** Oui, il avait en effet recommandé qu'une contribution quelconque soit versée pour couvrir les coûts fixes. Je ne me souviens plus des détails.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Revenons alors à la question que M. Benjamin vous a posée au sujet des compagnies de chemins de fer des États-Unis; pouvez-vous nous dire quelle est la contribution versée au chapitre du transport du grain pour couvrir les coûts fixes des compagnies de chemins de fer de première classe des États-Unis, la Soo Line, par exemple?

**M. Banks:** Je ne peux répondre à cette question monsieur Reid, mais je peux me procurer les renseignements auprès de la Soo Line et vous les rapporter officiellement.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je crois que cette information nous serait très utile.

**Le président:** Auriez-vous l'obligeance monsieur Banks de faire parvenir ce renseignement à notre greffier?

**M. Banks:** Oui monsieur.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur Banks connaissez-vous la formule Gilson dont nous nous sommes servis au



*[Text]*

through in the last year in Canada to deal with railway costing?

**Mr. Banks:** I am familiar with it to the extent that an interested outsider and foreigner could be familiar without directly participating in the process.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** You are not aware, then, of the way in which the costs as outlined by Mr. Snavelly were amended by the Gilson process?

**Mr. Banks:** No, sir.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Are you aware, then, of the changes that the bill before us, Bill C-155, has compared to the original Snavelly recommendations?

**Mr. Banks:** I know there are some numbers. I read the bill on the airplane last night.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I do not recommend that.

**Mr. Banks:** It is not a procedure that I would like to repeat, but I do see some big numbers in there, the kinds of numbers that Mr. Snavelly tends to favour, under a portion of the bill which I believe is labelled or designated as "Crow benefit". I have not had an opportunity to compare those with the original numbers in his 1980 report.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Perhaps I could run down some of them for the benefit of Mr. Mazankowski because he is not aware of the Gilson process either given his original statement. Let me just run down some of the changes from Snavelly to this bill, which perhaps will impress Mr. Mazankowski a little bit.

In the changes the railways and Snavelly—I will use Snavelly—recommended that the cost of capital under volume-related variable costs be downgraded from \$76.3 million to \$63.1 million. There was a change in the total volume-related costs of \$435.9 million down to \$422 million. If we take the total line-related costs, they drop from \$111.6 million to \$94.9 million. I might say that the cost of the rehabilitated assets, which you raised, is estimated by Snavelly at \$9.9 million; under Gilson they are nothing, eliminated.

If we take a look at the question of the subtotal of the volume and line, the combination of the two, they drop from \$547.5 million to \$517.1 million. The contribution to constant costs in Mr. Snavelly's figures I believe is about \$123 million; that is down to \$84.4 million.

If we take the actual figures, then, we come up with a decline from Snavelly's figures of \$552.5 million to \$469.5 million. In my inept mathematics that means that there is a cutting down from Snavelly, the figures that you used, by \$83 million, which comes not to bad from your \$107 million. In other words, I would say that the Snavelly process as modified

*[Translation]*

Canada au cours de la dernière année pour comptabiliser les coûts des compagnies de chemins de fer?

**M. Banks:** Je la connais comme un étranger, une personne intéressée de l'extérieur peut la connaître sans y avoir participé directement.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Vous ne savez pas alors comment les coûts tels que décrits par M. Snavelly ont été modifiés par la formule Gilson?

**M. Banks:** Non monsieur.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Êtes-vous au courant alors des changements que comporte le projet de loi que nous étudions en ce moment, le projet de loi C-155, par rapport aux recommandations originales de M. Snavelly?

**M. Banks:** Je sais qu'il comporte certains chiffres. J'ai lu le projet de loi dans l'avion hier soir.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je ne recommande pas cela.

**M. Banks:** Ce n'est pas une méthode que j'aimerais utiliser à nouveau, mais j'ai vu des chiffres élevés, le genre de chiffres que M. Snavelly a tendance à préférer dans une partie du projet de loi qui je crois est intitulée «subvention du Nid-de-Corbeau» ou désignée sous ce nom. Je n'ai pas eu l'occasion de les comparer aux chiffres originaux contenus dans le rapport de 1980.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Il serait peut-être bon d'énumérer certains de ces chiffres à l'intention de M. Mazankowski car, si j'en crois sa déclaration préliminaire, il ne connaît pas non plus la formule Gilson. Permettez-moi donc d'énumérer certains changements qui ont été apportés à ce projet de loi par rapport aux recommandations de M. Snavelly; cela pourra peut-être impressionner un peu M. Mazankowski.

Les compagnies de chemins de fer et M. Snavelly. Je vais utiliser les chiffres de M. Snavelly, recommandaient que les coûts de capital des coûts variables afférents au volume soient réduits de 76.3 millions de dollars à 63.1 millions de dollars. Les coûts totaux afférents au volume étaient réduits de 435.9 millions de dollars à 422 millions de dollars. Quant aux coûts totaux afférents aux lignes, ils sont réduits de 111.6 millions de dollars à 94.9 millions de dollars. J'ajouterais que les coûts de remplacement que vous avez soulevés, sont estimés par Snavelly à 9.9 millions de dollars; dans la formule Gilson, il n'y a rien, ils sont éliminés.

Arrêtons-nous maintenant à la question du sous-total du volume et des lignes, la combinaison de ces deux éléments: ils sont réduits de 547.5 millions à 517.1 millions. Selon les chiffres de M. Snavelly, la contribution aux coûts fixes se situe je crois à environ 123 millions de dollars; celle-ci est abaissée à 84.4 millions de dollars.

Si nous passons aux chiffres réels, nous remarquons que le montant de 552.5 millions de dollars avancé par Snavelly est réduit à 469.5 millions de dollars. Selon mes calculs, cela donne une baisse de 83 millions de dollars par rapport aux chiffres de Snavelly que vous avez utilisés, ce qui n'est pas mal à côté de 107 millions. En d'autres mots, la formule de Snavelly, telle que modifiée par Gilson et acceptée par le

[Texte]

by Gilson, accepted by the government, by and large agrees with the figures or is more in your ballpark than Snavelly.

**Mr. Banks:** Well, sir, I am not seeking here to make pejorative comparisons between myself and Snavelly. We both, I am happy to say, managed to keep busy because there are at least two sides to every story and the side that he does not get on I seem to end up with.

• 1055

It seems to me it is clear that a number of Mr. Snavelly's methods or judgments were open to question and should not have accepted in an undiluted way in any legislation which might ensue. I am gratified that there is reason to believe that there will be a reduction in the 1982-1983 crop-year estimates for the variable costs involved, below those which might flow from an unquestioning acceptance of the Snavelly methods. One is always encouraged by a beginning in the right direction even if progress made does at times seem slow.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Since you seem to end up on the other side of the case that Mr. Snavelly gets, could you tell me what is the difference in the methodologies that you and Mr. Snavelly use? Secondly, if the cases where you and he are on opposite sides often turn on the same interpretation—the matters of judgment that you raised—once you get beyond the precise accountant's figures, could you tell me whether or not those differences usually turn on questions of judgment, as opposed to questions of fact.

**Mr. Banks:** I would like to respond to your question, sir, in reverse order. The fact is that Mr. Snavelly and I—and I think in this respect I would be presumptuous enough to speak for him as well as myself—do not subscribe to the view that there is any such thing as absolute truth in the matter of costing railway movement. There are, as I said . . .

**The Chairman:** Is there such a thing as relative truth?

**Mr. Banks:** That is why we are engaged by various clients.

It would be unreasonable to suggest that we are not influenced by the views that our clients hold, to some degree. Since there is more than one way to arrive at an answer, and since there is no such thing as "the answer", then it is perfectly reasonable, it seems to me—in a broad prospective—for Mr. Snavelly and I to arrive at different answers in individual situations even though we both employ basically the same methodology. I think that is responsive to the first part of your question, Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** That is right.

In doing your work, Mr. Banks, did you hold any kind of open hearings or anything? You said that you were employed by a prairie government. I assume this was basically done in your office?

**Mr. Banks:** Yes, there was no hearing in connection with the papers that we prepared which are reproduced in your

[Traduction]

gouvernement confirme en grande partie ces chiffres ou sont plus près des vôtres que ceux de Snavelly.

**M. Banks:** Je n'essaie pas monsieur de faire de comparaisons péjoratives entre Snavelly et moi-même. Nous avons réussi, tous les deux, et je suis heureux de le dire, à nous garder occupés car il y a au moins deux versions pour chaque histoire, et la version qu'il laissait de côté, c'est moi qui m'en occupais.

A mon avis, il est clair qu'on doit mettre en doute un certain nombre des méthodes ou des jugements de M. Snavelly et qu'il ne faudrait pas les intégrer, sans les modifier, à tout projet de loi subséquent. Je suis content d'apprendre qu'on peut s'attendre, pour la campagne agricole 1982-1983, à une réduction des estimations de coûts variables, qui seront inférieures à celles qui auraient pu être établies en se fondant sur les méthodes de M. Snavelly. Il est toujours encourageant de voir qu'on commence à faire un pas dans la bonne direction même si parfois le progrès semble lent.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Étant donné que vous et M. Snavelly semblez toujours avoir des opinions complètement divergentes, pourriez-vous me dire quelle différence il y a entre vos deux méthodologies? En outre, si vous divergez d'opinion sur les cas que vous étudiez et que cette divergence est souvent matière d'interprétation ou de jugement, et non de chiffres, pourriez-vous me dire si ces divergences d'opinion sont fondées habituellement sur des questions de jugement ou des questions de fait?

**M. Banks:** Monsieur, j'aimerais répondre à vos questions dans l'ordre inverse. Le fait que M. Snavelly et moi-même—et je pense que, à cet égard, je serai assez présomptueux pour parler en son nom et au mien—croyons qu'il n'existe pas de vérité absolue en matière d'établissement des coûts d'expédition ferroviaire. Il y a, comme je l'ai dit . . .

**Le président:** Peut-on parler de vérité relative?

**M. Banks:** C'est la raison pour laquelle nos divers clients font appel à nos services.

Il ne serait pas raisonnable de dire que nous ne sommes pas influencés, dans une certaine mesure, par les opinions qu'ont nos clients. Puisqu'il y a plusieurs façons d'arriver à une réponse et puisqu'il n'existe pas de «réponse absolue», il est donc parfaitement normal, à mon avis, que, dans une large perspective, M. Snavelly et moi trouvions des réponses différentes à des situations particulières, bien que, tous les deux, nous employions fondamentalement la même méthodologie. Je crois que cela répond à la première partie de votre question, monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Oui.

Pendant vos travaux, monsieur Banks, avez-vous tenu des audiences publiques ou quelque chose de ce genre? Vous avez dit qu'un gouvernement d'une province des Prairies vous avait embauché. Je suppose que les travaux ont été faits en grande partie dans vos bureaux?

**M. Banks:** Oui, aucune audience n'a précédé la rédaction des documents qui sont inscrits dans votre compte rendu. Tout



## [Text]

minutes. Those were all done in my office in a matter of about a month or five weeks, something like that. There were no hearings; there was no public participation. We brought these results to the Prairies, discussed them with the client, and went back home.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I would like to return to my original question on constant costs. I have here a document that is signed by you called *The Question of Appropriate Grain Contribution to the Coverage of Constant Cost*, dated April 17, 1982. We got it from the Honourable Samuel Uskiw, Minister of Highways and Transportation, the Government of Manitoba. I would just like to deal with the question of constant costs that you outlined on page 12. You point out a question of—I will just quote:

a contribution level which provides a return on investment less than that which may be achieved on alternate investments will in itself provide insufficient incentive to provide additional capital to the grain transportation system.

On page 14, you point out that:

... if the railways have limited funds to invest, they are likely to invest them in equipment and facilities which will earn not only the variable return the grain would produce but also a contribution to constant costs. Without a contribution, the railways have little incentive to investment in grain transportation equipment and facilities.

• 1100

So, my question is: In your judgment, do you believe there ought to be some contribution to constant costs, whether it be done by an arbitrary formula, which you said all contributions to constant costs are—and it is particularly difficult for us, because we are dealing in a regulatory sense, where we have to decide it—or by a mechanism such as you outlined, sort of an incentive form of producing money to constant costs? Your judgment would be that a contribution to constant costs in some way is desirable in order to make grain handling for the railways a desirable thing for them to do?

**Mr. Banks:** I think if the committee seeks, as I believe it does, enduring solutions in this area, the railways do have to be provided with the only incentive they recognize, which is a financial one. And in this context, it should be noted the problem is made difficult because, in terms of pure economics, if grain makes a contribution of one dollar above the variable costs, the railways are, at least in economic theory, better off with grain traffic than without it. One has to make the aggregate of the contribution sufficiently large to attract their attention and have them put themselves out to perform well in respect of the carriage of this traffic.

## [Translation]

ce travail a été accompli dans mon bureau, en quatre à cinq semaines, ou à peu près. Il n'y a pas eu d'audience, ni de participation du public. Nous avons apporté les résultats à nos clients, dans les Prairies, en avons discuté avec eux, puis sommes retournés chez nous.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** J'aimerais revenir à ma première question sur les coûts fixes. J'ai en main un document qui porte votre signature et qui est intitulé *The Question of Appropriate Grain Contribution to the Coverage of Constant Cost*, daté du 17 avril 1982. M. Samuel Uskiw, ministre des Autoroutes et du Transport du Manitoba, nous l'a transmis. J'aimerais qu'on regarde la question des coûts fixes que vous exposez à la page 12. Vous parlez de—je cite:

Un niveau de contribution dont le rendement est inférieur à celui que produiraient d'autres formes d'investissements ne constituera pas un encouragement suffisant pour attirer des capitaux additionnels vers le réseau de transport du grain.

À la page 14, vous soulignez que:

... si les fonds que les compagnies de chemins de fer sont en mesure d'investir sont limités, ils seront investis dans du matériel et des installations qui en plus du rendement variable produit par le grain, rapporteraient aussi une contribution aux coûts fixes. Sans une contribution, les compagnies de chemins de fer sont peu encouragées à investir dans du matériel et des installations pour le transport du grain.

Voici ma question: À votre avis, devrait-il y avoir une certaine forme de contribution aux coûts fixes, que celle-ci soit faite selon une formule arbitraire qui, selon vous, est la façon dont toutes les contributions aux coûts fixes sont faites—et cela est particulièrement difficile pour nous, parce que nous sommes ici pour établir des règlements au sujet desquels nous devons prendre des décisions—ou selon un mécanisme semblable à celui que vous avez décrit, une incitation en vue d'obtenir des fonds pour les frais fixes? Selon vous une forme de contribution quelconque aux coûts fixes souhaitable si l'on veut que la manutention du grain soit intéressante pour les compagnies de chemins de fer?

**M. Banks:** Si, comme je le crois, le comité cherche à trouver des solutions durables dans ce domaine, il faut offrir aux compagnies de chemins de fer le seul encouragement qu'elles reconnaissent, c'est-à-dire un encouragement financier. Il importe de reconnaître que dans ce contexte le problème est difficile parce que, sur le plan purement économique, si la contribution associée au grain est supérieure d'un dollar aux coûts variables, les compagnies de chemins de fer tireront plus de profits s'ils transportent du grain que s'ils n'en transportent pas, sur le plan des théories économiques tout au moins. L'ensemble des contributions doit être suffisamment importante pour attirer leur attention et les amener à mettre tout en œuvre pour faire un bon travail en ce qui concerne le transport de ce produit.

## [Texte]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** So the dilemma facing the committee when we try to legislate a rate is to try and find what that delicate balance is?

**Mr. Banks:** You put it very elegantly, Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid.

With that I am going to recess the committee for five minutes to give members and the witness an opportunity to stretch their legs.

The committee is recessed until 11.10 a.m.

• 1104

• 1113

**The Vice-Chairman:** Your attention, please. We will resume consideration of Clause 2.

The next person to ask questions is Mr. Mayer, please.

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman. I certainly welcome Mr. Banks' attendance here and I want to compliment him on the way he presented himself and has handled questions. I certainly think the committee is indebted to him for being here for the information that he has provided.

One of the interesting phrases that will stick with me for a long time was when he said... and I believe you were referring to Mr. Snavelly here, sir,—that:

... although the figures were arithmetically impeccable, logically they were unjustifiable.

This goes back to one of the concerns a lot of us have, which is over the complexity of the costing procedure associated with arriving at costs which the railways say they incur. It is very difficult to understand, and when it is difficult to understand, it is difficult to know whether you are being treated fairly or not. The railways are both on record as saying that the procedure is complex. What I am asking you, as somebody with considerable experience of your area of railway costing, is this: Does the procedure need to be as complex as it apparently is? And is there any way of simplifying it, so that we can more easily understand it and more easily assess what the railway costs are?

**Mr. Banks:** Sir, I think it is entirely possible that some degree of simplification could be attained, but it might be at the expense of precision.

• 1115

In other words, for any question which involves railway costs, as I have said, perhaps ad nauseam, this morning, there is no single answer. A variety of answers can be advanced and the more effort and resources that are devoted to research, the more precise the answer should be. But if one wants a general-

## [Traduction]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** C'est le dilemme auquel ce comité doit faire face lorsqu'il essaie d'établir un taux: il doit établir un équilibre délicat.

**M. Banks:** Vous exprimez cela d'une façon très élégante, Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie, Monsieur Reid.

Je vais lever la séance pour cinq minutes afin de permettre aux membres et aux témoins de se dégourdir les jambes.

La séance est levée jusqu'à 11h10.

**Le vice-président:** J'aimerais avoir votre attention s'il vous plaît. Nous poursuivons l'examen de l'article numéro 2.

Le prochain intervenant sera M. Mayer.

**M. Mayer:** Je vous remercie infiniment monsieur le président. Je suis très heureux que M. Banks soit ici aujourd'hui et j'aimerais le féliciter de la façon dont il s'est présenté et a répondu aux questions. Je crois que le comité lui est grandement redevable des renseignements qu'il nous a fournis.

Une des expressions intéressantes dont je me souviendrai longtemps est la suivante—et je crois que vous faisiez allusion à M. Snavelly:

... les chiffres étaient sur le plan arithmétique irréprochables, mais sur le plan logique, ils étaient injustifiables.

Cela renvoie à l'une des préoccupations que bon nombre d'entre nous avons, à savoir la complexité de la méthode de calcul des coûts pour en arriver aux coûts qui sont effectivement déclarés par les compagnies de chemins de fer. Il est très difficile de comprendre, et lorsqu'il est difficile de comprendre, il est difficile de savoir si l'on vous dit la vérité ou non. Les compagnies de chemins de fer ont toutes deux déclaré que la méthode était complexe. La question que j'aimerais vous poser, à vous qui avez beaucoup d'expérience dans le calcul des coûts des chemins de fer, est la suivante: est-ce que cette procédure doit être aussi complexe qu'elle paraît l'être? Y aurait-il moyen de la simplifier, de façon à ce qu'elle soit plus facile à comprendre et que nous puissions mieux évaluer les coûts des chemins de fer?

**M. Banks:** Monsieur, je crois qu'il est tout à fait possible de simplifier la procédure dans une certaine mesure, mais cela se fera peut-être au détriment de la précision.

En d'autres mots, pour toute question concernant les coûts du chemin de fer, je l'ai dit ce matin et je le répète, il n'y a pas de réponse unique. Diverses réponses peuvent être apportées et, suivant les efforts et les ressources qu'on y consacre, la réponse est plus ou moins précise. Mais si l'on veut une réponse



[Text]

ized answer, one can approach the subject in a generalized way and make a minimal effort and get some kind of an answer. If simplicity is a goal, one can cater to that goal by taking various shortcuts that are available.

**Mr. Mayer:** Are you suggesting, sir, that simplicity should be the goal to the exclusion of accuracy? I am just wondering why the costing procedure has to be so complex. We live in a different age now than we did even 10 years ago. It is possible to assemble all kinds of information very quickly. You can do all kinds of things. When I went to school, linear programming was there. We do that virtually instantly now with computers, so you can do a regression analysis and those kinds of things very quickly. I am wondering why the thing has to be so complex and in some ways more of an art than a science.

**Mr. Banks:** I am not defending complexity but what needs to be recognized is that this is not just arithmetic. These studies are a combination of accounting techniques, engineering techniques and statistical techniques. You have mentioned multiple regression; that is a statistical technique. But in accomplishing regressions on Canadian National today, for example, we find that they are giving us data which are organized in organizational units, which they denote as areas. For example, the Province of Alberta is equivalent to Canadian National's Alberta area.

The only problem with that is there is not any real-life use for the area designation. They do not use it in their own hierarchical structure. It is an artificial construct that they have put together in order to enable us to do multiple regression. If one does not ask about these things and if one just accepts what one is given, then the process becomes much simpler than it otherwise might be. The railways are a complicated business.

The word "system", to my knowledge, was first employed in connection with railways. System is a very popular word these days; everything is a system analysis of this and a system analysis of that. A network—a configuration, a combination of nodes and links—was first employed in a pre-modern context in connection with the railways of the 19th century. And railways did then, and do now, employ almost all the disciplines known to man in order to carry out their economic mission. You cannot make something which is inherently complicated into something which is simple just because it would be administratively convenient to do so.

**The Vice-Chairman:** Mr. Mayer, the Chair would like to point out to the people in this room that I have counted eight separate discussions going on while the witness is answering questions. From my standpoint, the buzzing is getting pretty loud. If there are going to be interviews and discussions of that nature, I urge people to go outside the room and let the committee have the entire attention of the witness.

You may proceed, Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman.

[Translation]

globale, on peut envisager le sujet d'une manière globale et, avec le minimum d'efforts, obtenir une réponse quelconque. Si l'on vise la simplicité, on peut y arriver en prenant divers raccourcis.

**M. Mayer:** Voulez-vous dire, monsieur, qu'il faut viser la simplicité et l'exclusion de l'exactitude? Je demande seulement pourquoi la méthode d'établissement des coûts devrait être si complexe. Nous vivons à une époque différente d'il y a dix ans. Il est maintenant possible de rassembler toutes sortes de renseignements très rapidement. On peut tout faire. Lorsque j'étais à l'école, la programmation était linéaire. Actuellement, avec les ordinateurs, tout se fait pratiquement instantanément, de sorte, qu'on peut faire une analyse de régression de tous ces genres de choses très rapidement. Je me demande pourquoi la chose devrait être si complexe et, d'une certaine manière, tenir plus d'un art que d'une science.

**M. Banks:** Je ne me fais pas le défenseur de la complexité, mais il faut reconnaître qu'il ne s'agit pas d'une question purement arithmétique. Les études nécessaires doivent combiner diverses techniques appartenant à la comptabilité, à l'ingénierie et aux statistiques. Vous avez mentionné la régression multiple, il s'agit d'une technique statistique. Toutefois, si on applique actuellement les techniques de régression au Canadien National, par exemple, on obtient des données structurées en unités organisées, qu'on nomme secteurs. Ainsi, la province de l'Alberta est l'équivalent du secteur de l'Alberta du Canadien National.

Le seul problème dans ce cas, c'est que cette désignation de secteur ne correspond à rien dans la réalité. Ils ne l'utilisent pas dans leur propre structure hiérarchique. C'est un concept artificiel qu'ils ont créé en vue d'utiliser la régression multiple. Si on ne se pose pas de question et si on accepte simplement les données qu'on nous donne, la démarche peut nous apparaître beaucoup plus simple qu'elle ne l'est en réalité. Les chemins de fer, c'est une affaire compliquée.

Le mot «système» est, à ma connaissance, le premier mot qui a été utilisé en rapport avec les chemins de fer. Le mot «système» est un mot très populaire de nos jours. Tout est matière à analyse de système. Le mot «réseau», c'est-à-dire une configuration formée de lignes qui s'entrecroisent, a été le premier mot utilisé en rapport avec les chemins de fer au 19<sup>ème</sup> siècle. À cette époque, comme de nos jours, les compagnies de fer utilisaient presque toutes les disciplines connues de l'homme pour remplir leur rôle économique. On ne peut pas simplifier une chose foncièrement compliquée tout simplement parce que c'est plus pratique du point de vue administratif.

**Le vice-président:** Monsieur Mayer, je tiens à faire remarquer à l'assistance que j'ai compté huit discussions distinctes qui se déroulaient pendant que le témoin répondait aux questions. Je constate que les chuchotements s'amplifient. J'incite les gens qui veulent avoir des entrevues et entretenir des discussions de ce genre à le faire à l'extérieur de cette salle pour que le comité puisse accorder toute son attention au témoin.

Vous pouvez continuer, monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci beaucoup, monsieur le président.

[Texte]

I would like to ask Mr. Banks if he is familiar with the CTC Costing Order R-6313 and if he would care to comment on it in terms of how effective he thinks it is or what his views are on it.

**Mr. Banks:** I think it has been bypassed by events, Mr. Mayer. It cries out for revision and this is a fact that has been known to CTC for close to a decade now. The problem is that Canada is a democratic society, so things move slowly. They have a railway costing investigation that has been under way; when that is concluded, perhaps one of the products will be a revised version of R-6313.

• 1120

**Mr. Mayer:** Thank you very much. Just to highlight the concern that a lot of us have, and a lot of producers have, over the complexity of the railway costing, you pointed out that you thought the cost of capital for CP should be 15.38% and for CN it should be 10.85%. I would point out to you that in testimony in front of the committee here on July 27, the president of CN Rail, in answer to a question, said that he thought 35.3%—excuse me, I am mixing apples and oranges here, I am sorry. The point to make anyway is that there are so many figures being thrown around that it is hard to know what means what. CN asked for a 35.3% contribution and the government ended up giving them 18% in the bill.

The point I am trying to make is that when you have all these figures and you have big disparities between what the railways ask and what they get, it is hard to know whether those kinds of costs are justified or not, hence the concern over simplifying the costing procedure so that people can understand what it is they are being asked to pay. I am speaking on behalf of producers.

One of the other areas that I found interesting, Mr. Banks, was that, in answer to a question from Mr. Benjamin, you referred briefly to the farmer's ability to pay and suggested that it was something the committee could pursue. From a costing point of view, what kinds of problems would that pose for the railways, for instance, if the railways were to receive, let us say, a percentage of the price of export grain?

**Mr. Banks:** One thing Mr. Benjamin did not mention was that the farmers have had prosperous years as well as lean years. What that implies is that the contribution made by grain could, in fact, vary; it could change in relation to the direct cost coverage year by year. It would be administratively and technically possible to arrange a setup that could fluctuate the contribution in accordance with some agreed measure of farmer economic status. But that would mean there would probably be sudden and perhaps extremely volatile swings in the amount of contribution that grain made.

[Traduction]

J'aimerais demander à M. Banks s'il connaît le règlement R-6313 concernant les frais du CTC et s'il voudrait faire des observations au sujet de l'efficacité de ce règlement ou dire ce qu'il en pense.

**M. Banks:** Je crois que ce règlement est dépassé par les événements, monsieur Mayer. Une révision s'impose absolument, et cet état de choses est connue du CCT depuis près de 10 ans. Le problème est que le Canada est une société démocratique, de sorte que les choses bougent lentement. Une enquête sur le coût des chemins de fer est actuellement en cours; lorsqu'elle sera terminée, peut-être qu'il en résultera une version révisée du R-6313.

**M. Mayer:** Je vous remercie beaucoup. Je voudrais simplement mettre en lumière la préoccupation que bon nombre d'entre nous partageons avec de nombreux producteurs, concernant la complexité des coûts des chemins de fer; vous avez indiqué que vous pensiez que le coût en capital du CP devrait être de 15,38 p. 100 et dans le cas du CN de 10,85 p. 100. J'aimerais vous faire remarquer que, lors de son témoignage devant le Comité, le 27 juillet, le président de CN Rail, en réponse à une question, a déclaré qu'il croyait qu'il s'agissait de 35,3 p. 100... excusez-moi si je mélange les pommes et les oranges. Le point que j'aimerais faire valoir est le suivant: on lance tellement de chiffres qu'il est difficile de savoir ce qu'ils signifient vraiment. Le CN a demandé une contribution de 35,3 p. 100 et le gouvernement a fini par lui donner 18 p. 100 dans le projet de loi.

Ce que j'essaie de faire remarquer, c'est que, lorsqu'on a en mains tous ces chiffres et qu'il existe de grands écarts entre ce que les compagnies de chemins de fer demandent et ce qu'elles obtiennent, il est difficile de savoir si des coûts de ce genre sont justifiés ou non, de là notre souci d'avoir une méthode de comptabilisation simplifiée de façon à ce que les gens puissent comprendre ce qu'on leur demande de payer. Je parle au nom des producteurs.

Une des autres choses que j'ai trouvé intéressante, monsieur Banks, était votre réponse à une question de M. Benjamin, où vous avez fait brièvement allusion à la capacité de payer des agriculteurs et avez mentionné que ce serait un élément que le Comité pourrait étudier. Sur le plan des coûts, quel type de problèmes cela poserait-il pour les compagnies de chemins de fer, par exemple, si ces dernières devaient recevoir, disons, un pourcentage du prix des grains exportés?

**M. Banks:** Une chose que M. Benjamin a oublié de mentionner est que les agriculteurs avaient connu des années de vaches grasses de même que des années de vaches maigres. Ce que cela implique, c'est que la contribution calculée en fonction de la quantité de grains pourrait en fait fluctuer; elle pourrait varier en fonction de leur capacité de payer leurs coûts directs d'année en année. Il serait possible, sur le plan administratif et technique, de mettre en place une structure qui pourrait faire varier la contribution en fonction d'une certaine mesure convenue de la situation économique de l'agriculteur. Mais cela signifierait qu'il y aurait probablement des fluctuations soudaines et peut-être très éphémères en ce qui a trait au



[Text]

It is well known that the prairie provinces have one especially distinguishing economic feature: they are a boom and bust territory. That being so, if it were to be decided to link the contribution to the farmer's ability to pay, it would probably follow that there would be wide swings in the contribution that grain would make to the railways' overhead burden. But it would also have the offsetting advantage of providing the railways with the an incentive to perform efficiently, because by so doing they would enhance the prosperity and the economic well-being of the territory with which they are linked. Railways do not exist in a vacuum, they exist to serve the territory in which they are constructed and if their prosperity were linked, in some way, to the prosperity of their customers, I think this would give them a bit of incentive to exert themselves.

• 1125

**Mr. Mayer:** That was the kind of thing I was thinking about in terms of variances in the revenues the railways would have as a result of moving grain, and I know the railways would probably not like it. You made the point that the risk factor is zero, and in some ways almost minus when you are getting guaranteed revenue from the government for moving grain. What would your answer, or your thinking, be on what that would do to the railways' ability to invest in capital items, for instance, extra tunnels, double tracking and that sort of thing? How would they view that, in your opinion, or is that a fair question to ask you? We are hearing now that unless the railways have additional revenue and it is guaranteed on into the future, they are not going to be able to go to the capital markets and borrow. CN is on record as saying if they do not have this money, the capital markets will be closed to us.

What would the effect be, in your opinion, of a variance in revenues on their ability to borrow and their ability or their willingness to make investments?

**Mr. Banks:** It would have somewhat of an adverse effect on the price they pay for capital. I think one could not argue against that conclusion.

On the other hand—and the railways would not favour what we are discussing. The railways' view is they should be given the money and no questions should thereafter be asked, and I think to follow such a policy is imprudent and a violation of the public trust.

**Some hon. Members:** Hear, hear!

**Mr. Mayer:** If you are giving them hundreds of millions of dollars, you have to undertake some kind of oversight over such a huge expenditure of public moneys.

[Translation]

montant de la contribution établie suivant la quantité de grains.

Tout le monde sait bien que les provinces des Prairies ont une particularité spéciale sur le plan économique: c'est un territoire qui connaît des périodes d'essor et de déclin. Dans ces circonstances, si l'on devait décider de lier la contribution à la capacité de payer des agriculteurs, il en résulterait probablement de grandes fluctuations en ce qui a trait à la contribution calculée en fonction des grains pour couvrir les frais généraux des compagnies de chemins de fer. Mais cette solution aurait également l'avantage en compensation de fournir aux compagnies de chemins de fer une bonne raison pour fonctionner de façon efficace, parce qu'en ce faisant elles contribueraient à la prospérité et au bien-être économique du territoire auquel leur sort est lié. Les compagnies de chemins de fer ne vivent pas en vase clos, elles desservent le territoire où elles sont situées et, si leur prospérité était liée, d'une certaine façon, à la prospérité de leurs clients, je crois que cela leur donnerait une bonne raison de se donner du mal.

**M. Mayer:** C'est le genre de chose à laquelle je songeais lorsque je parlais de la variation des revenus qu'entraînerait pour les chemins de fer le transport du grain, et je sais que c'est un phénomène que les sociétés ferroviaires n'apprécieraient probablement pas. Vous avez fait valoir que le facteur de risque est de zéro, et dans certains cas presque moins que zéro, lorsque vous obtenez un revenu garanti de la part du gouvernement pour le transport des céréales. A votre avis, en quoi cela influencerait-il sur l'aptitude des chemins de fer à faire des investissements d'immobilisation, par exemple à construire d'autres tunnels, des voies ferrées doubles et ce genre de choses? Comment percevaient-ils la chose à votre avis ou est-ce là une question juste à vous poser? Nous apprenons maintenant qu'à moins que les chemins de fer aient un revenu supplémentaire qui leur soit garanti pour l'avenir, ils seront incapables de se diriger vers les marchés financiers et d'emprunter. Le CN a déclaré que si nous n'obtenons pas cet argent, les marchés financiers nous fermeront leurs portes.

Selon vous, en quoi est-ce qu'une variation de revenu influencerait sur l'aptitude des chemins de fer à emprunter et à faire des investissements ou sur leur volonté de le faire?

**M. Banks:** Cela aurait un effet assez indésirable sur le prix qu'ils paient pour le capital. Je pense que c'est là un fait indéniable.

Par contre, les chemins de fer ne verraient pas d'un bon oeil le genre de discussions que nous avons en ce moment, les sociétés ferroviaires considèrent qu'elles devraient recevoir l'argent sans avoir aucun compte à rendre. Je pense qu'il serait imprudent d'observer une telle politique et que ce serait là abuser de la confiance du public.

**Une voix:** Bravo, bravo.

**M. Mayer:** Si vous leur donnez des centaines de millions de dollars, vous devez exercer un contrôle quelconque sur une somme aussi considérable qui vient de la poche des contribuables.

## [Texte]

But if you were to work out some link between the contribution to their overhead and the farmers' ability to pay, it would have such an effect upon the risk factor as to increase, to some highly indeterminate degree, the moneys they would have to pay in the form of interest and return on investment to their sources of funds. I have to give you this answer because it follows logically from the position I have taken, that there is less risk in a government-subsidized branch line than in a commercial operation. If you get less risk from a guaranteed payment, then you get more risk from a volatile payment, and I think that is what would happen. What the dollars would be, what the numbers are, I do not think anybody has ever investigated. If they have, I am unaware of it.

**Mr. Mayer:** One final question, and I think somebody has to ask it. We have heard divergence of opinion between Snavelly and yourself and Travacon as far as costing for the railways is concerned, and you mentioned—I think in answer to a question from Mr. Reid—that your findings would be somewhat subject to the views, or coloured by—I forget how you said it—the views of your client; I do not want to make the question impertinent, but what would your figures have been if the railways had hired you to do a costing study?

**Mr. Banks:** That is a hard question to answer. I think the answer is, though, that in the kind of work Mr. Snavelly and I do, people tend to acquire a reputation for their general outlook on life and the philosophy they have, or to put it in blunt terms, some people are engaged because they are known to come out on the high side of the range of possible answers, and others because they come out on the low side. There is not any really responsive answer I can give you. I cannot hypothesize a situation in which the railways would engage me to cost their activities.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

**Mr. Mayer:** If I can just conclude with a comment. I guess Mr. Banks highlights the dilemma the committee faces. We hear conflicting testimony as far as the losses that the railways incur moving grain. It is up to the committee to decide, on the basis of the tax dollars that are being spent and on the basis of the constituents we represent—namely the producers—what is a fair figure to put in the bill. I certainly am very pleased that Mr. Banks is able to be here today to provide us with an alternate set of figures which, at least, the committee has a chance to look at.

Thank you very much, Mr. Chairman.

• 1130

**The Vice-Chairman:** Thank you.

## [Traduction]

Mais si vous deviez faire un certain rapprochement entre la contribution faite à leurs frais généraux et l'aptitude des agriculteurs à payer, le facteur de risque serait si grand que cela aurait pour effet d'augmenter considérablement les sommes qu'ils seraient tenus de verser sous forme d'intérêts et de rendement des investissements auprès de leurs sources de financement. C'est la réponse que je dois vous donner étant donné qu'il s'ensuit logiquement, d'après la position que je défends, qu'il existe un risque moindre dans un secteur d'activité subventionné par l'État que dans une opération commerciale. Si les risques diminuent lorsque le paiement est garanti, ils augmentent lorsqu'il est volatile, et je pense que c'est ce qui se produirait. Pour ce qui est de savoir quel serait le montant exact en dollars et quels sont les chiffres exacts, je pense que nul ne s'est encore penché sur la question. Si cela a été fait, je n'en suis pas au courant.

**M. Mayer:** Une dernière question, je pense que quelqu'un doit la poser. Nous avons eu vent d'une divergence de vues entre Snavelly, vous-même et Travacon, sur la question des coûts pour les chemins de fer, et vous avez indiqué—je pense que c'était en réponse à une question de M. Reid—que vos conclusions seraient quelque peu tributaires du point de vue de votre client ou teintées par celui-ci—je ne me souviens pas de l'expression exacte que vous avez employée. Je ne voudrais pas que ma question soit impertinente, mais j'aimerais savoir quels auraient été vos chiffres si les chemins de fer vous avaient engagé pour entreprendre une étude de coûts?

**M. Banks:** C'est difficile à dire. Cependant, je pense que dans le genre de travail que M. Snavelly et moi-même faisons, les gens ont tendance à se faire une réputation pour leur façon générale d'envisager la vie et la philosophie qu'ils ont, ou pour parler sans ménagements, certaines personnes sont embauchées parce qu'elles ont la réputation de surévaluer et d'autres parce qu'elles ont la réputation de sous-évaluer. Je ne peux vraiment pas être plus précis que ça. Je ne peux pas vous donner de précision au sujet d'une situation hypothétique où les chemins de fer m'auraient embauché pour évaluer le coût de leurs activités.

**Le vice-président:** Merci.

**M. Mayer:** Puis-je me permettre une observation en guise de conclusion. Je suppose que M. Banks met en évidence le dilemme auquel est confronté le Comité. Nous entendons des témoignages contradictoires pour ce qui est des pertes encourues par les sociétés ferroviaires qui font le transport du grain. Il revient au comité de décider, compte tenu des fonds publics investis et des commettants que nous représentons, à savoir les producteurs, quels chiffres devraient en toute justice être précisés dans le bill. Chose certaine, je suis très heureux que M. Banks puisse aujourd'hui nous fournir d'autres chiffres, que le comité aura du moins la chance d'examiner.

Merci beaucoup, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci.



[Text]

Mr. John Reid wanted to make a correction in something he said earlier, and he asked permission to do it now.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I was commenting to Mr. Banks that my mathematical ability was somewhat doubtful. I find that indeed it was and I would like to make a correction. The figures I used had an error in them. I inserted the correct figure, but it made my totals incorrect, so can I give you the totals again? The 1980 figure for the Snavely report was a shortfall figure of \$538.5 million, and that means that the difference between the figures you gave us, Mr. Banks, and the figures of the... change somewhat. Between the Snavely report and Gilson, the difference declines from \$83 million to \$68 million, a difference of \$14 million, which is my error. I just wanted to correct the record.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much.

I now call on Mr. McKnight. Mr. McKnight, please proceed to questions.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Banks, just to follow up on Mr. Mayer's question regarding the hypothetical case, you said you could not think of a hypothetical case where the railroads would hire you to do costing. Is that because you are continually on the low side of...? Is this the reputation you have?

**Mr. Banks:** The short and simple answer to your question is, yes.

**Mr. McKnight:** Then another short, simple question—not to have you criticize or pass comment on your colleagues, but as someone who is in the same field of endeavour—would Mr. Snavely's reputation be that of one who continually comes in on the high side?

**Mr. Banks:** The answer is the same, sir.

**Mr. McKnight:** Thank you.

In your report, in the executive summary I have, you refer briefly to a so-called public utility review process to arrive at proper costing for railroading. Is there any jurisdiction where that is in fact in place, where, before an increase can be applied, public hearings must be held in the public utility sense where the consumers would appear, as we have in Canada in some jurisdictions with electrical utilities and telephone utilities?

**Mr. Banks:** In the States, both at the federal and state level, there are or have been public hearings on general rate increases, but that is a situation which is now being superceded because we have a new organic statute in the States. Under the current stature, which is known as the Staggers Rail Act of 1980, most rate-making will take place in private, coming to resemble in that manner the procedure which the Canadians pioneered after the passage of your own National Transportation Act of 1967. So I think the answer to the question, as I

[Translation]

Monsieur John Reid voulait apporter une correction à quelque chose qu'il a dit précédemment et il a demandé la permission de le faire.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** J'ai dit à M. Banks que j'étais peu doué pour les mathématiques. J'ai eu l'occasion de découvrir que tel est bien le cas et je voudrais ici corriger une erreur dans les chiffres que j'ai fournis. J'ai choisi les bons chiffres, sauf que j'ai fait erreur dans mes additions, de telle sorte que mes totaux sont erronés. Puis-je vous fournir une nouvelle série de chiffres? Pour 1980, le rapport Snavely prévoyait un déficit de 538.5 millions de dollars, soit la différence entre les chiffres que vous nous avez fournis, M. Banks, et les chiffres... quelque peu différents de... Entre les chiffres des rapports Snavely et Gilson, la différence décline de 83 millions de dollars à 68 millions, soit un écart de 14 millions. C'est là mon erreur. Je voulais apporter cette correction.

**Le vice-président:** Merci beaucoup.

Je vais maintenant demander à M. McKnight de prendre la parole. Monsieur McKnight, vos questions.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Banks, j'aimerais revenir à la question de M. Mayer concernant un cas hypothétique. Vous avez dit que vous ne pouviez pas imaginer que les sociétés ferroviaires pourraient faire appel à vos services pour l'établissement des coûts. Avez-vous tendance à toujours minimiser les choses? Avez-vous cette réputation-là?

**M. Banks:** Je répondrai à cette question en un mot, oui.

**M. McKnight:** J'ai alors une autre question simple et courte à vous poser—non pour que vous critiquiez vos collègues ou que vous fassiez des commentaires à leur sujet, mais parce que vous êtes un spécialiste en la matière, vous aussi—M. Snavely n'a-t-il pas la réputation de toujours maximiser les choses?

**M. Banks:** La réponse est la même, monsieur.

**M. McKnight:** Merci.

Dans votre rapport, dans le résumé qu'on m'a fourni, vous faites brièvement allusion à une révision dite d'utilité publique visant à établir correctement les coûts des transports par chemin de fer. Y a-t-il effectivement un gouvernement qui procède à ce genre de révision, un endroit où, avant qu'une augmentation ne puisse être appliquée, des audiences publiques sont tenues afin de permettre aux consommateurs de faire valoir leur opinion, comme cela se fait dans certains endroits au Canada pour les services d'utilité publique tel l'électricité et le téléphone?

**M. Banks:** Aux États-Unis, tant au niveau fédéral qu'à celui des États, des audiences ont été tenues ou sont tenues relativement aux augmentations générales des tarifs, mais cela va changer, car une nouvelle loi a été adoptée. En vertu de la loi actuellement en vigueur, connu sous le nom de *Staggers Rail Act of 1980*, l'établissement des tarifs doit se faire dans une large mesure en privé. Nous aurons donc une situation semblable à celle qui existe au Canada depuis l'adoption de la Loi nationale sur les transports de 1967. Si j'ai bien compris

## [Texte]

understand it, is that there is no forum in the United States where open public hearings will be held henceforth on controversial rate matters.

**Mr. McKnight:** Thank you.

**Mr. Benjamin:** Freight rates or any rates?

**Mr. Banks:** Freight rates. Railroad freight rates are what we are talking about.

**Mr. McKnight:** Could you elaborate on that, because you did present it as something that could have advantages to the process, relating it to the movement of grain and the freight costs for the movement of grain. Could you elaborate on how you would envisage a public utility forum and the timespan it would cover?

• 1135

**Mr. Banks:** A public utility forum to be successful requires one element which, for the most part, is missing from Canadian practice as I have observed it and, to some degree participated in over the years, and that is the disclosure of information. There is, I think, an unduly exaggerated concern on the part of the railways that disclosure of basic information will be used to their disadvantage. I reject this thesis because, to my way of thinking, railways are an integral part of this society and, to the extent that this society is healthy, the railways also will be. Intelligent policy cannot be formulated in respect of any industry, if there are not quantitative measures on its performance.

In Canada it is extremely difficult for any non-governmental entity to secure railway cost numbers. Even the governmental bodies have problems with disclosure. And until that basic situation is somehow relaxed—and of course, there are opinions which differ from that I have just expressed on the whole subject... the discussion of a public utility forum has got to be recognized as being highly academic. I mean that in the sense that there is not much of a contribution made by a public forum to which people come, beat their breasts and say, If freight rates go up, we are going to be hurt. There will always be people who make such an appearance, but they do not help solve many of the problems.

In order to address problems one has to have data, and the evidence has to be quantitative as well as qualitative. It cannot be such as long as those in a railway forum... all the numbers which are useful and meaningful ultimately flow from the railway's own records. Any other numbers may be, to some degree relevant but, standing alone, they may have no meaning. They have to be associated with railway numbers. As long as the basic elements of information are restricted in their circulation to certain members of the government, and to railway officials, I do not think there is going to be much progress towards the goal you have hypothesized.

## [Traduction]

vosre question, ma réponse est qu'il n'existera plus désormais aux États-Unis de tribune pour une discussion publique ouverte des questions controversées en matière de tarif.

**M. McKnight:** Merci.

**M. Benjamin:** Les tarifs de transport de marchandises ou tous les tarifs?

**M. Banks:** Pour le transport des marchandises. Nous parlons des tarifs de transport de marchandises par chemin de fer.

**M. McKnight:** Pourriez-vous élaborer davantage, car vous nous avez présenté cette éventualité comme pouvant être avantageuse. Je pense ici au transport du grain et aux coûts du transport du grain. Pourriez-vous préciser davantage la façon dont vous envisagez la tenue d'audiences publiques et le temps qui devrait être prévu à cette fin?

**M. Banks:** Pour être une réussite, une tribune pour la discussion de questions d'intérêt public nécessite la présence d'un élément qui, dans une large mesure, n'existe pas dans la pratique canadienne telle que j'ai pu l'observer et comme, jusqu'à un certain point, j'ai pu y participer au cours des années, à savoir la divulgation des informations. J'estime que les sociétés ferroviaires ont exagérément peur que la divulgation d'informations de base ne leur nuise. Je rejette cette thèse parce que, j'estime pour ma part, que les sociétés ferroviaires sont partie intégrante de la société et qu'elles vont être en santé dans la mesure où la société l'est aussi. Il n'est pas possible de mettre au point une politique intelligente concernant n'importe quelle industrie, en l'absence de mesures quantitatives de son rendement.

Au Canada, il est extrêmement difficile pour toute entité non gouvernementale de connaître les coûts auxquels font face les sociétés ferroviaires. Même les organismes gouvernementaux ont de la difficulté à cet égard. Or, d'ici à ce que les choses changent un peu—bien sûr, tout le monde n'est pas de mon avis sur cette question—tout débat sur l'établissement d'une tribune pour la discussion de questions d'intérêt public restera, il faut bien le reconnaître, hautement académique. J'entends par là qu'il n'y a pas grand avantage à l'établissement d'une tribune où les gens vont pour se vider le cœur et dire, par exemple, que l'augmentation des tarifs de transport va leur nuire énormément. Il y aura toujours des gens pour faire entendre ce genre de son de cloche, mais cela n'est pas très utile pour régler les problèmes.

Pour s'attaquer à des problèmes, il faut disposer de données, tant quantitatives que qualitatives. Or, il ne peut en être ainsi dans le cas du transport par chemin de fer... tous les chiffres utiles et significatifs provenant en dernière analyse des sociétés ferroviaires elles-mêmes. Les chiffres venant d'autres sources peuvent, jusqu'à un certain point, être pertinents, mais ils n'ont, utilisés isolément, aucune signification. Il faut prendre aussi en considération les chiffres des sociétés ferroviaires. Tant et aussi longtemps que les informations de base demeurent l'apanage de certains membres du gouvernement et des représentants des sociétés ferroviaires, je ne crois pas que vous



[Text]

**Mr. McKnight:** I would just like to follow that up a little further because it is of concern and has been expressed time and time again by producers in the discussion of Bill C-155 which we are talking about here. Let us put it this way: If there were the ability to arrive at open public knowledge of costing methods, and those numbers and how they are arrived at by the railroads, using the American U.S. experience, has it been found that it tends to impede competition—that is, that there was difficulty arising from railroads making public those figures in the United States?

**Mr. Banks:** The chief contention that the railways have is that the disclosure of their information, without a similar requirement being imposed on their competitors, would put them at a competitive disadvantage. In the United States, there have been motor-truck and water-carrier disclosures accompanying the railroad publication of data—at least to a far greater degree than in Canada. The railways here, as I understand their position, say, Why should our numbers be released when nobody else's numbers are released? The answer to that is very simple. They play a very singular role in the economy. It is a judgment that has to be made by Canadian society.

• 1140

I bring it up only because I think any discussion about a public forum for consideration of subsidy grants or support for grain or contribution by grain and all associated problems is necessarily restricted in its beneficial aspects unless and until there is a flow of quantitative information for those who participate. To do that in a useful way is going to require some adjustments to the present practices vis-à-vis disclosure.

**Mr. McKnight:** Just one final question, Mr. Chairman.

The lack of disclosure in Canada, as we have it now—I presume or have presumed that some small progress was made during the Snaveley discussions, not that the information was made available to the public but it was made available to public officials in a little broader sense. They again were restricted in what they could do with that information. Do you feel that that may have had some bearing on the ability or the inability of people like Mr. Snaveley, Travacon and yourself arriving at accurate numbers and arriving at accurate costing figures when it comes to the movement of grain and the exact losses that the railroads have suffered in the movement of grain?

**Mr. Banks:** I think these processes which have taken place ever since MacPherson at something like five-year intervals and which correspond in a rough way to the review procedure that is provided for in the bill before you have stimulated knowledge and awareness of the Canadian railway costing procedures. They have facilitated the ability of previously

[Translation]

pourrez faire beaucoup de progrès en vue d'atteindre l'objectif que votre hypothèse supposait.

**M. McKnight:** J'aimerais juste poursuivre un peu sur cette question, parce qu'il s'agit là d'une préoccupation que les producteurs ont réitérée à maintes reprises au cours de la discussion du bill C-155 sur lequel nous nous penchons aujourd'hui. Posons la situation comme suit: si nous pouvions en arriver à établir une tribune publique qui permettrait de déterminer les méthodes d'établissement des coûts et les chiffres auxquels en arrivent les sociétés ferroviaires de même que la façon dont elles font leurs calculs, cela n'aurait-il pas tendance à faire obstacle à la concurrence? Que nous apprend l'expérience américaine à ce sujet? A-t-on eu de la difficulté aux États-Unis à obtenir que les sociétés ferroviaires rendent publics leurs chiffres?

**M. Banks:** La principale objection des sociétés ferroviaires vient de ce que ces dernières craignent que la divulgation de leurs informations, si leurs concurrents ne se voient pas imposer une exigence semblable, ne les place dans une situation de désavantage par rapport à eux. Aux États-Unis, en même temps que les chemins de fer, les sociétés de transport routier et par eau ont dû aussi divulguer leurs données. Ici, si je comprends bien leur position, les sociétés ferroviaires se demandent pourquoi elles divulgueraient leurs chiffres quand aucune autre société n'en fait autant? La réponse est très simple. Les sociétés ferroviaires jouent un rôle très singulier dans l'économie. C'est à la société canadienne qu'il revient de trancher la question.

Si je soulève ce point, c'est seulement parce que je crois que tout débat concernant l'existence d'une tribune publique pour étudier les subventions, le soutien ou la contribution des producteurs de grain et tous les problèmes connexes est nécessairement limité dans ses effets bénéfiques, à moins que les participants n'obtiennent tous les chiffres. Pour procéder efficacement, il faudra des rajustements aux pratiques courantes concernant la divulgation de l'information.

**M. Knight:** Une dernière question, Monsieur le président.

A propos de la divulgation insuffisante de l'information au Canada, je présume que nous avons fait quelque progrès pendant les discussions avec M. Snaveley, bien que le public n'ait pas eu accès à l'information, mais les fonctionnaires y ont eu accès un peu plus largement. Ici encore, ils ont fait face à des restrictions quant à la façon dont ils pouvaient utiliser cette information. Pensez-vous que cela peut avoir eu de l'influence sur l'aptitude ou l'inaptitude de gens comme Messieurs Snaveley, Travacon et vous-même à établir des coûts précis quand il s'agit du mouvement des grains et des pertes que les sociétés ferroviaires ont subies dans le transport des grains?

**M. Banks:** Je pense que ces processus qui se sont déroulés, depuis MacPherson, à peu près tous les cinq ans et qui correspondent, grosso modo, à la procédure d'examen prévue dans le projet de loi à l'étude ont mieux fait connaître les procédures utilisées par les sociétés ferroviaires pour établir leurs coûts. Grâce à ces processus, des gens autrefois mal

## [Texte]

uninformed individuals to use the figures. Obviously anybody who uses them does so because he thinks it is to his advantage, but if the figures are only held by two people and they only talk to one another and not to anybody else the social advantages are rather limited.

In a nutshell, I think these reviews that are contemplated are an excellent idea. Of course, I would think so because they will, I hope, benefit me by providing some kind of gainful employment. But I think in a wider context they will also serve as part of the overall educational process so that in a couple of decades from now members of your committee or the committee which succeeds it will not have reason still to complain about the complexity of the process.

Anything that one has not participated in or put any investment of time into looks complicated. If you put in hundreds and hundreds of hours, as I have, it seems to be less complicated. If there are going to be reviews at prescribed intervals, this is bound to be advantageous to all concerned.

**Mr. McKnight:** Anything would be that would contribute to the understanding of the structure by the people who pay the bill, whether it is taxpayers or grain producers.

**Mr. Banks:** Absolutely.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Vice-Chairman:** Thank you.

Mr. Benjamin, please.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Banks, I appreciate that you have only had a few hours to look at the legislation, but it is fixed in the legislation that the contribution to constant costs of 20% be phased in at the rate of 5% per year for four years. It has been suggested to us by some of the submissions we have had that it should not be fixed in legislation but that it should be left to the government or an appropriate regulatory body because fixing it in legislation to change it means going through the kind of process we are going through here. I was wondering how you feel; should that phasing in of constant costs be left to either the government of the day or the CTC or a combination of both?

• 1145

**Mr. Banks:** I am sure I think... and I speak, of course, from a technical perspective, without regard to policy or political considerations that may influence the committee—the proper body to administer the phase-in of the contribution should be the Canadian Transport Commission. It is the technical body that is in place, as I understand it, to carry out in day-to-day policy administration the general guidelines that the statutes and the government of the day may have adopted. It seems to me that it is a terrible burden on public men such as yourselves to have to wrestle with the amount of overhead burden and what percentage it ought to be. That is a technical problem. What you can do for them is give them general

## [Traduction]

informés ont appris à utiliser les données. De toute évidence, toute personne qui les utilise le fait parce qu'elle croit que c'est à son avantage, mais si seulement deux personnes sont au courant des données, et qu'elles se parlent entre elles, mais à personne d'autre, les avantages sociaux de telles informations sont plutôt limités.

Pour me résumer, je pense que l'idée de ces examens est excellente. Bien entendu, si je pense ainsi, c'est que j'espère en tirer quelque emploi rémunéré. Mais dans un contexte plus large, je pense que ces examens seront intégrés à un processus d'éducation global, de sorte que dans une vingtaine d'années, les membres de notre comité ou du comité qui lui succédera n'auront aucun motif de se plaindre de la complexité du processus.

N'importe quoi auquel on n'a pas participé ou auquel on n'a pas consacré un certain temps a l'air compliqué. Si vous y consacrez des centaines et des centaines d'heures, comme je l'ai fait, ça semble plus simple. Si des examens ont lieu à des intervalles déterminés, il va de soi que ce sera avantageux pour tous les intéressés.

**M. McKnight:** N'importe quoi serait avantageux si cela aidait à éclairer la lanterne de ceux qui paient la note, qu'il s'agisse des contribuables ou des producteurs de grains.

**M. Banks:** Absolument.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

**Le vice-président:** Merci.

M. Benjamin, s'il-vous-plaît.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Banks, je me rends compte que vous aviez seulement quelques heures pour étudier la législation, mais il est prévu dans celle-ci que la contribution de 20% aux coûts fixes sera échelonnée sur quatre ans au taux de 5 p. 100 par année. Dans certains mémoires, on nous a laissé entendre que cette contribution ne devrait pas être inscrite dans la loi, mais décidée par le gouvernement ou un organisme approprié investi d'un pouvoir de réglementation, parce que, si cette contribution est prévue dans la loi, il faudra, pour la modifier, recourir à la sorte de processus que nous sommes en train d'expérimenter. Je me demande ce que vous en pensez: est-ce que cet échelonnement des coûts fixes doit être décidé par le gouvernement actuel, la CCT ou une combinaison des deux?

**M. Banks:** Je suis sûr... je crois—et je parle naturellement du point de vue technique, sans considération politique qui pourrait influencer le Comité—que l'organe le plus apte à administrer la mise en place progressive de la contribution est la Commission canadienne des transports. À ma connaissance, c'est l'organisme technique qui est là pour exécuter, dans son administration quotidienne, des politiques, les lignes directrices générales contenues dans les lois et celles que le gouvernement du moment a adoptées. Il me semble que c'est un poids très lourd pour les hommes publics comme vous que de devoir vous pencher sur le montant des frais généraux, déterminer quel pourcentage devrait être fixé. C'est un problème technique.



## [Text]

guidance, but when it comes down to settling the year-to-year details and monitoring them, that, to my way of thinking, is an ideal job for a technical regulatory agency, which is part of the function of the CTC.

**Mr. Benjamin:** Thank you.

The other thing in the legislation is that it suggests a hold-back, having to do with railway performance and guarantees of investment, and so forth, but a 40% hold-back. The legislation says up to a 40% hold-back. It has been suggested to us that, if you leave it at that, the railroads still get 60% for not performing as well as they should have. It has been urged upon us that we should amend the legislation to allow for a hold-back of 100%. What would your views be on that?

**Mr. Banks:** I do not favour a 100% hold-back; I think that is punitive. The railways, after all, are partners in this whole process of exporting grain to provide a favourable impact on the Canadian balance of payments, and if one partner in an enterprise is disaffected, it does not bode well for the future success of the activity.

I think even a 40% hold-back may be a little rigorous. The concept of a hold-back is perfectly sound, but it is the same kind of question as relates to contributions. It seems to me that hold-backs of around one-quarter of the total ought to be perfectly adequate to accomplish any purposes that any hold-backs are devised to fulfil.

**Mr. Benjamin:** I take it, then, that in both instances, that is, the matter of the phasing-in of constant costs and the matter of hold-backs, the legislation should only provide guidelines for the CTC to carry on from there.

Mr. Chairman, I would like, finally, to ask Mr. Banks . . . I am not sure if he is aware of the study done by the Travacon Associates. Some of their figures are close to yours, some of them are higher. Whereas you say that Snavely was some \$108 million too high, they say \$203 million too high. But they also say that the legislation is \$120 million too high—\$75 million too much in contributions, \$44 million too much in variable costs. If you would care to comment on the Travacon view . . . I would take it, as a result of what you have told us, and based on the figures that Mr. Reid outlined, including his correction, that . . . without having had a sufficient chance to study the bill yourself, but based on the figures you have provided us with . . . it would be your view that the bill would be in the order of some \$40 million too high.

## [Translation]

Vous pouvez leur donner une orientation générale mais, lorsqu'il s'agit de régler tous les détails et d'en assumer le contrôle, cela, à mon avis, est la fonction idéale d'un organisme de réglementation technique comme la CCT.

**M. Benjamin:** Merci.

On trouve également dans la Loi une proposition visant à imposer une retenue du versement, qui est reliée aux réalisations des chemins de fer et aux garanties d'investissement, etc., il s'agit d'une retenue de 40 p. 100. Le projet de loi dit jusqu'à 40 p. 100. On nous a laissé entendre que, si on laisse ce pourcentage tel quel, les chemins de fer obtiennent tout de même 60 p. 100 pour des résultats qui pourraient ne pas être aussi bons qu'ils le devraient. On nous a pressés de modifier le projet de loi afin de permettre une retenue de 100 p. 100. Que pensez-vous de cela?

**M. Banks:** Je ne préconise pas une retenue de 100 p. 100; je trouve que ce serait une mesure punitive. Après tout, les chemins de fer sont des associés dans tout ce processus d'exportation du grain; ils peuvent avoir une influence favorable sur la balance des paiements, et si un associé dans une entreprise est mécontent, cela augure mal de la réussite ultérieure de l'entreprise.

Je crois que même une retenue de 40 p. 100 serait un peu trop forte. Le concept d'une retenue est parfaitement bien fondé, mais il s'agit de la même question que celle qui concerne les contributions. Il me semble que des retenues d'environ un quart du total devraient être suffisantes pour remplir la fonction que les retenues sont destinées à remplir.

**M. Benjamin:** J'affirme donc que, dans les deux cas, c'est-à-dire en matière de mise en place progressive des coûts fixes et en matière de retenues du versement, la Loi ne devrait fournir que des lignes directrices que la CCT appliquerait.

Monsieur le président, en dernier lieu, j'aimerais demander à M. Banks . . . je ne suis pas sûr qu'il connaisse l'étude faite par la firme Travacon et associés. Certains de leurs chiffres se rapprochent des nôtres, certains sont supérieurs. Alors que vous dites que M. Snavely avançait des chiffres de 108 millions de dollars trop élevés, ils disent que les chiffres sont de 203 millions de dollars trop élevés. Mais ils affirment également que, selon la loi, les chiffres auxquels on arrive sont de 120 millions de dollars trop élevés: 75 millions de trop en subventions, 44 millions de trop en coûts variables. Quelles observations voudriez-vous bien apporter sur les estimations de la firme Travacon . . . Par suite de ce que vous nous avez dit et en me fondant sur les chiffres soulignés par M. Reid, y compris sa correction, j'affirmerais que—étant donné que vous n'avez pas eu le temps suffisant pour étudier le projet de loi vous-même, mais à partir des chiffres que vous nous avez fournis—il nous semble que, selon vous, il y a dans le projet de loi une surévaluation de 40 millions de dollars environ.

• 1150

Would that be a fair assessment? Or \$50 million.

**Mr. Banks:** I am reluctant to voice any opinion on the quantitative estimates. The amount in the bill is too high—

Est-ce là une estimation raisonnable? Ou encore, ce montant ne serait-il pas de l'ordre de cinquante millions de dollars?

**M. Banks:** J'éprouve certaines réticences à vous donner des chiffres. De toute évidence, le montant prévu dans le projet de

[*Texte*]

that is clear—but I have not seen it before yesterday and I certainly have not analysed it and I therefore am unable to respond to that part of your question.

**Mr. Benjamin:** I am sorry; the figures you gave us, the six areas, taken in comparison with what Gilson and the legislation say . . . The way we add it up it is in the order of \$40 million or \$50 million too high using your figures as compared to what the bill says and Mr. Gilson said. I just wondered if you had had a chance to run that through your own head.

**Mr. Banks:** I have not had that chance is the point I am making.

**Mr. Benjamin:** It would be nice if you could write us all a letter after you get home and give us your view on how much you think this legislation is too high and in which areas.

**The Chairman:** I might point out that instead of writing 10 or 12 letters you can write one to the clerk if you wish, Mr. Banks.

**Mr. Banks:** Yes, sir.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. Good witness.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin and Mr. Banks.  
Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Banks, have you had a chance to look at Clause 36, the whole section dealing with rates, the whole rate-setting mechanism? If you have had a chance to look at it, would you care to express an opinion on the way the rate is arrived at? We believe it is a rather complicated rate-setting formula. Could you offer the committee any suggestions as to how it might be simplified or improved to make it more understandable and more predictable? It really would start at Clauses 35 and 36, page 16 of the bill.

**An hon. Member:** Under "Annual rate scale".

**Mr. Banks:** Yes, I see it, gentlemen; but I regret again that I have not had a chance to focus on this.

In point of fact, I can make a comment that might be helpful. My impression has been . . . and a scan of the two paragraphs to which you refer does not change the impression I have—that, as may be quite proper, the mechanisms for pricing the movement of grain, irrespective of questions of contribution or subsidy or other issues, are being left substantially unaltered. There may be some changes. I am advised that there will only be one scale for the two railways instead of two scales and such kinds of adjustments. But I think the committee should be aware that the rate structure in place for grain is quite different from a commercial rate structure, and unless and until the rate structure becomes a commercial structure the kinds of problems that this bill addresses will recur at intervals. The details may change from time to time.

[*Traduction*]

loi est trop élevé. Toutefois, je n'ai vu le projet qu'hier et je ne l'ai pas encore examiné. Par conséquent, je ne suis pas en mesure de répondre à cette partie de votre question.

**M. Benjamin:** Excusez-moi. Les chiffres que vous nous avez fournis, pour les six postes en cause, comparativement aux chiffres donnés dans le rapport Gilson et dans le projet de loi . . . D'après nos calculs, si nous prenons vos chiffres, nous en arrivons à un montant qui est supérieur, de quarante ou de cinquante millions, à celui donné dans le rapport Gilson et dans le projet de loi. Je me demandais seulement si vous aviez eu le temps de faire ces calculs.

**M. Banks:** C'est justement ce que je vous ai dit, je n'en ai pas eu le temps.

**M. Benjamin:** Lorsque vous serez rentré chez vous, pourriez-vous nous envoyer une lettre dans laquelle vous nous indiquerez à quels postes il y a surestimation dans le projet de loi et quel est le montant global de cette surestimation.

**Le président:** J'aimerais vous faire savoir, Monsieur Banks, que vous n'avez pas besoin d'écrire dix ou douze lettres, vous pouvez, si vous le désirez, en adresser une à la secrétaire. Cela suffira.

**M. Banks:** Oui, merci.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Témoin intéressant.

**Le président:** Merci, Monsieur Benjamin, Monsieur Banks.  
Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur Banks, avez-vous eu l'occasion d'examiner l'article 36, et toute la partie portant sur le tarif, sur les modalités d'établissement du tarif? Dans l'affirmative, pourriez-vous nous dire ce que vous pensez de la façon dont le tarif est fixé? Nous pensons que la formule qui y est décrite est assez compliquée. Pourriez-vous nous suggérer une façon de simplifier la formule ou de l'améliorer pour qu'elle soit plus facile à comprendre, moins déroutante? Je vous demanderais de vous reporter aux articles 35 et 36 du projet de loi, à la page 16.

**Une voix:** Sous le titre «Barème annuel».

**M. Banks:** Oui, j'y suis, messieurs. Encore une fois, je regrette d'avoir à vous dire que je n'ai pas eu le temps d'étudier la question.

Mais j'ai quelques remarques à faire et je pense qu'elles peuvent être utiles. J'ai l'impression—et à première vue, les deux articles semblent le confirmer—que les modalités fixées pour l'établissement du prix du transport des céréales, et c'est peut-être tout à fait justifiable, n'ont presque pas été modifiées, abstraction faite des mesures prévues au chapitre des contributions, des subventions, etc. Il y a peut-être eu des changements. On me dit entre autres, qu'il y aura désormais un seul barème, et non deux, pour les deux chemins de fer. Mais je pense que les membres du Comité doivent être conscients du fait que la structure tarifaire mise en place pour le transport des céréales est sensiblement différente de la structure commerciale, et, à moins d'adopter une structure commerciale, les problèmes que ce projet de loi a pour objet de



[Text]

Let me give you a concrete example of what I am talking about. If there is a big terminal elevator at a place like Lethbridge, for example, and it ships a trainload of grain, the unit costs of the grain carried in that train are less for railway movement than if a country elevator down the road a piece loads one single car, but there is no provision in the rate structure as it stands for differentiation between large tenders of traffic and small ones. It may be unfortunate and it may be the result of historic practice and the previous law in Canada against discrimination in favour of big shippers and prejudicial to little shippers, but it is an economic fact which the present rate scale and the proposed rate scales do not address that big volumes of traffic cost less to move by railway than small volumes. There is absolutely no indication of that from the rate scales that have been in place, and the rate scales that are proposed. I do not exaggerate when I say a book could be written, taking my last paragraph and addressing the grain rate situation. All of your attention has focussed on the cost aspect, and that is mighty important. But a part of the cost aspect is intimately related to the pricing scheme and the pricing scheme, I respectfully submit to you, is not, by the bill that I read last night, addressed in any fundamental particular.

[Translation]

régler continueront à se poser périodiquement quoique, dans le détail, ces problèmes pourront peut-être changer un peu.

Permettez-moi de vous donner un exemple concret. Si, par exemple, il y a un silo terminus important à Lethbridge: il est moins coûteux d'expédier un train entier de céréales à partir de ce silo qu'un seul wagon à partir d'un silo de campagne. Rien dans la structure tarifaire actuelle ne permet de différencier les gros expéditeurs des petits. Cet état de choses est peut-être regrettable et est peut-être dû à des facteurs historiques. Il peut être attribuable à l'ancienne loi dont l'objet était d'empêcher qu'il y ait discrimination en faveur des gros expéditeurs, au détriment des petits. Quoi qu'il en soit, il s'agit ici d'une réalité économique que le barème actuel n'a pas permis de corriger et que le barème proposé ne corrigera pas non plus: les volumes importants sont moins coûteux à transporter par chemin de fer que les petits. Les barèmes en cours et ceux qui sont proposés n'indiquent absolument rien en ce sens. Je n'exagère pas lorsque je dis qu'un livre pourrait être écrit, à partir de mon dernier paragraphe, traitant des tarifs prévus pour les céréales. Vous avez consacré toute votre attention sur la question des coûts, il s'agit bien sûr d'un aspect très important. Mais une partie de la question des coûts est étroitement liée à la fixation des prix et, permettez-moi de le souligner, aucun élément essentiel de cette question n'a été étudié, si je puis en juger par le projet de loi que j'ai lu hier soir.

• 1155

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, having regard to the present grain-gathering system we have in Canada, which I presume you are familiar with, are you suggesting there should be more of an open-door policy with respect to the application of variable rates, in terms of our future? I can say that does not meet with the support of some of the major grain-handling companies in western Canada. I am just wondering, what is your view? Is that an area where you would foresee the potential of cost reduction, and what would be the implications in terms of shifting that burden of cost onto the backs of the producers commensurately?

**Mr. Banks:** It is a subject that has occurred to me. I certainly cannot pretend I have studied it in great depth, but it is a subject this committee, I think, should concern itself with. The one thing the human abhors more than anything else is change; your bill, as you have it before you now, implies change. Some people are going to be benefited and other entities or people are going to be injured. What I am trying to say is there is another area of change which is important and which sooner or later will have to be addressed if you are going to arrive at enduring solutions.

Let us forget about the contrast I mentioned in my last response about a big terminal elevator and a country elevator; let us just use the country elevator standing all by itself. If it loads a car to the full payload, the unit cost of carrying the grain is less than if 10,000 or 20,000 pounds of capacity lie unutilized. Also, a great many of the prairie branch lines are restricted to gross carload weight of 220,000 pounds. That

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, en ce qui concerne le système actuellement utilisé au Canada pour la récolte des céréales, et que vous connaissez je suppose, seriez-vous d'avis qu'il faudrait favoriser davantage une politique de la porte ouverte relativement à l'application de taux variable, pour les années à venir? Je sais que certaines des sociétés les plus importantes spécialisées dans la manutention des céréales s'opposent à une telle ligne de conduite. Je me demande quelle est votre position sur cette question? S'agit-il d'un secteur où vous envisageriez une réduction possible des coûts, et quelles seraient les répercussions du transfert du fardeau des coûts, proportionnellement, sur les dos des producteurs?

**M. Banks:** J'ai pensé à cette question. Je ne peux certainement pas prétendre que je l'ai étudiée en profondeur, mais je crois qu'il s'agit d'une question sur laquelle ce Comité devrait se pencher. Il y a une chose par dessus tout qui rebute l'homme: le changement. Le projet de loi, tel que vous le voyez maintenant, comporte des changements. Certains y gagneront et d'autres y perdront. Ce que j'essaie de dire, c'est qu'il y a un autre secteur important qui doit faire l'objet de changements et sur lequel vous devrez tôt ou tard vous pencher si vous voulez en arriver à des solutions durables.

Oublions la comparaison que j'ai faite dans ma dernière réponse au sujet d'un gros silo terminus et d'un silo à la campagne; parlons simplement de l'unique silo de campagne proprement dit. Si celui-ci permet de remplir un wagon à sa charge maximale payante, le coût unitaire du transport des céréales sera moindre que si une capacité de 10,000 ou 20,000 livres demeure inutilisée. De plus, un grand nombre d'embran-

## [Texte]

poses an artificial capacity constraint, which is not necessarily the fault of either the farmers who live there or the railway companies who operate the branch lines. Nonetheless, that constraint imposes an economic penalty. The unit cost of grain moved off such branch lines is higher than where the branch lines have a 263,000-pound constraint. There are all kinds of cross-subsidies flowing from the farmers whose loading locations are on unconstrained lines of railway to those who are on the constrained ones, but there is no provision in this bill to adjust such situations. To the extent that this committee, like Mr. Snavely, seeks an equitable solution, I am pointing out to you there are areas which are inequitable which have not been addressed.

• 1200

**Mr. Mazankowski:** Could I then have your views on the question of the method of payment of the Crow benefit, which will ultimately reach \$651 million. That issue has been debated rather vigorously—the pros and cons for the payment to the railroads in the form of a reduced freight rate, or the payment of a compensatory rate, with payment to the producers. There are advantages and disadvantages in either proposal. I was wondering if you might give the committee the benefit of your wisdom as to what might be the best approach, inasmuch as we will remove the potential for some competition within branch lines and remove the prospect of trucks complementing the grain-handling system. There are some very firm feelings that payments to the producers have the advantage of promoting further value-added in processing in the prairies; also the fact that it may stimulate the greater efficiency and streamlining of the existing system in terms of providing more efficient and effective transportation and grain handling system. Do you have any views on that, Mr. Banks?

**Mr. Banks:** Yes. I have a mixture of views. I do not have any clear-cut opinion. I think there are good arguments on both sides of this particular matter. It is quite clear, as you implied, that there are many ramifications and implications. As a general proposition, however, it does seem to me that if Canadian society wishes to have a free market economic system—and that is a conclusion that I do not think is altogether clear from my observations—it obviously follows that the producers ought to receive a handout, not the railways.

To the extent that the railways minimize their reliance on government payments, they tend to resemble, in purer form, an enterprise which is a private activity and which conducts itself according to the economic rules for private enterprises. To the extent that the railways accept hundreds of millions of dollars a year from government—as they do today—they subject themselves to what they like to call government interference.

## [Traduction]

chements dans les Prairies sont restreints aux chargements de wagons dont le poids brut ne dépasse pas 220,000 livres. On ne peut blâmer pour cette capacité limite artificielle ni les fermiers qui habitent dans cette région ni les sociétés ferroviaires qui exploitent ces embranchements. Néanmoins, cette contrainte comporte un désavantage sur le plan économique. Le coût unitaire des céréales transportées sur ces embranchements est plus élevé que là où les embranchements sont restreints à une limite de poids de 263,000 livres. Toutes sortes de subventions croisées passent des fermiers pour lesquels les lieux de chargement se trouvent sur des lignes de chemins de fer qui ne font l'objet d'aucune restriction, aux fermiers pénalisés, mais aucune disposition n'est prévue dans le cadre de ce projet de loi pour remédier à de telles situations. Dans la mesure où ce Comité, à l'instar de M. Snavely, cherche une solution équitable, je vous signale que certains éléments qui sont injustes n'ont pas été examinés.

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous alors me donner votre opinion sur le mode de paiement de la subvention du Nid-de-Corbeau qui pourra finir par se chiffrer à 651 millions de dollars? Cette question a fait l'objet d'un débat enflammé; on a discuté des avantages et des inconvénients d'un paiement aux chemins de fer qui se traduirait par une réduction du taux de transport ou du versement d'une somme compensatoire aux producteurs. Les deux propositions présentent des avantages et des inconvénients. Je me demandais si vous n'auriez pas l'obligeance de partager votre savoir avec les membres du Comité en précisant la méthode qui, selon vous, est la meilleure, dans la mesure où tout potentiel de concurrence serait éliminé entre les voies de service et où l'on renoncerait à compléter le réseau de manutention des grains par un système de camionnage. Certains sont persuadés que le fait de payer directement les producteurs a l'avantage d'encourager le conditionnement dans les Prairies et, par conséquent, d'ajouter de la valeur aux produits; en outre, cette formule peut stimuler le rendement et renforcer le système actuel en permettant d'accroître l'efficacité et l'efficacité du réseau de transport et de manutention des grains. Avez-vous des idées sur la question, monsieur Banks?

**M. Banks:** Oui, plusieurs idées me viennent à l'esprit. Mais je n'ai pas d'opinion bien définie. Je pense que, des deux côtés, les arguments sont valables. Il est évident, comme vous l'avez laissé entendre, que la question comporte de nombreuses ramifications et répercussions. Toutefois, de façon générale, il me semble que, si la société canadienne est en faveur du marché libre (or, d'après mes observations, je pense que cette conclusion n'est pas tout à fait claire), il s'ensuit logiquement que ce sont les producteurs qui doivent recevoir une aide et non pas les sociétés de chemins de fer.

Moins les chemins de fer comptent sur les subventions gouvernementales, plus ils ont tendance à présenter des traits communs avec une entreprise privée qui fonctionne selon les principes économiques d'une entreprise de ce genre. En revanche, si, chaque année, les chemins de fer acceptent du gouvernement des millions de dollars (comme ils le font actuellement), ils se soumettent, comme ils le disent eux-



[Text]

You cannot take money from any source, without having that source interested in what you are doing. I think the railways would be better off with a minimum of government interference, and to the extent that I subscribe to that, it follows that the producers ought to be the ones who receive the benefit of the direct financial advances from the government. That is a very preliminary assessment of the situation. I am aware of the fact that it has been the number one controversy in this whole agenda.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** From the standpoint of motivating efficiency in competition with the system, does that present a valid argument, given the profile of Canadian grain handling and transportation?

**Mr. Banks:** Yes, I think it might induce some degree of competition if the producers were free to choose, to make the kinds of choices they have not indulged themselves in. If they could ship by truck, or if they could ship by CN or by CP—if they had three options available to each and every producer—then you might induce some kinds of efficiency in the system.

**Mr. Mazankowski:** That does not exist.

**Mr. Banks:** No, but you could fashion legislation which would foster the coming about of such a system.

• 1205

While we are talking about competition, another thing that has not characterized the system that would increase and enhance competition, in my opinion, is if a way were to be found to take this network of prairie branch lines out from under the operating auspices of the main line railways. In my view, there has never been a sufficient investigation in Canada of the possibilities for operating these branch lines as small, private, local enterprises. Transport Canada ran a study about 10 years ago on this subject. They sent two of their analysts to visit two railroads in the United States, the longer of which was about 15 miles. They were short line railroads. They visited two railroads and came back and wrote a 15-page report. That was the sum total of the efforts made in this direction of which I am aware.

I think many of these branch lines that the railways characterize as uneconomic could be made economic if they were operated by local businessmen, with local labour, at local price levels, instead of being administered from Montreal.

**Mr. Mazankowski:** Implicit in that statement, I take it, is that you would suggest that there be no branch line abandonment until all those possibilities are adequately explored.

**Mr. Banks:** I do not know if I would reach that conclusion, Mr. Mazankowski.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. Mr. Neil.

[Translation]

mêmes, à l'intervention du gouvernement. Vous ne pouvez accepter de l'argent d'une source quelconque sans que le bailleur de fonds n'ait un intérêt quelconque dans vos activités. Personnellement, je crois que les chemins de fer s'en tireraient mieux en réduisant au minimum l'intervention du gouvernement et, dans la mesure où je me conforme à cette théorie, il s'ensuit que ce sont les producteurs qui doivent bénéficier des avances financières directes du gouvernement. Mon analyse de la situation est très rudimentaire. Je suis conscient du fait que cette question a été la plus controversée de toutes celles qui sont à l'ordre du jour.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** En ce qui concerne le fait de stimuler l'efficacité par la concurrence, ce principe est-il valable, vu le profit du système de manutention et de transport des grains au Canada?

**M. Banks:** Oui, je pense qu'une telle formule pourrait déclencher une certaine concurrence si les producteurs étaient libres de choisir, de faire ce genre de choix qu'ils ne se sont jamais permis de faire. Si les producteurs pouvaient expédier leurs grains soit par camions, soit par le CN, soit par le CP (si chacun d'entre eux avait le choix entre ces trois possibilités), alors, vous pourriez favoriser un meilleur rendement du système.

**M. Mazankowski:** Un tel choix n'existe pas.

**M. Banks:** Non, mais vous pourriez concevoir une législation qui favoriserait l'établissement d'un tel système.

Puisque nous parlons de concurrence, j'aimerais mentionner un autre élément qui a fait défaut au système et qui à mon avis favoriserait la concurrence: ce serait de trouver un moyen de soustraire le réseau d'embranchements des Prairies à la tutelle des lignes principales. Je crois qu'au Canada on n'a jamais examiné assez à fond la possibilité d'exploiter ces embranchements en tant que petites entreprises privées, locales. Transports Canada a mené une étude sur la question il y a une dizaine d'années: ils ont envoyé aux États-Unis deux analystes examiner deux lignes de chemin de fer; la plus longue avait une dizaine de milles. C'étaient des circuits courts. Ils ont visité deux lignes de chemin de fer et rédigé un rapport de quinze pages à leur retour. À ce que je sache, ce sont vraiment là les seuls efforts qui ont été faits en ce sens.

Je crois qu'un grand nombre de ces embranchements qui ne sont pas rentables, au dire des compagnies de chemin de fer, le deviendraient si, au lieu d'être gérés de Montréal, ils l'étaient par des hommes d'affaires et du personnel de la région, aux prix locaux.

**M. Mazankowski:** Vous sous-entendez donc par là qu'il ne faudrait abandonner aucun embranchement avant d'avoir examiné toutes ces possibilités de façon appropriée.

**M. Banks:** J'ignore si j'en arriverais à une conclusion semblable, monsieur Mazankowski.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur Mazankowski. Monsieur Neil.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Could I have a supplementary, Mr. Chairman?

**The Chairman:** A supplementary, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** You said that if the payments were made to the producers the railroads would be more sort of pure, as free, private-enterprise operations, and that anybody who takes money from the government is subject to government interference. So if you relieve the railroads of that, that is okay. But, on the other side of the coin, it would be all right for the farmer to be subject to government interference, to get the subsidies and not be an individual, free-enterprising entrepreneur on his own farm. You cannot have it both ways.

**Mr. Banks:** Not unless both parties wish to relinquish the government subsidy that has impelled us all to gather here this morning.

**Mr. Benjamin:** If you would give the farmers the price they deserve . . .

**The Chairman:** Mr. Benjamin, it is Mr. Neil's turn.

**Mr. Neil:** Mr. Banks, in your paper *The Question of Appropriate Grain Contribution to the Coverage of Constant Costs*, dated April 17, 1982, you list four alternative schemes. One was the zero option, which you basically discounted in your paper.

**Mr. Banks:** Yes.

**Mr. Neil:** Then you had what you call the government contractors' fee incentive approach, which you discussed this morning. You also had a section on contribution based on grain producers' profitability. The fourth one was earmarking contributions. In your paper you did not sum up and reach a conclusion as to which you thought was the best of the three options. I am wondering if you would give us some indication as to which of the three options, excluding the zero option, you feel is preferable?

**Mr. Banks:** Sir, I do not think there is any economic logic that can be summoned up to defend one of these procedures as compared with another. As I indicated before, any choice made among them is clothed in some degree of arbitrariness. I also said, and I repeat, that I think the choices made are to some degree intuitive. My own intuition, which has no political component, obviously, is towards a contribution that reflects the government's practice in other areas; that is, a contractor's fee tailored to encompass an incentive of some sort.

**Mr. Neil:** In that particular alternative in your example, you used the figure of 10%.

• 1210

**Mr. Banks:** Well, that was just for simplicity, although simplicity does have a great deal to commend it—a feeling that is enhanced as one peruses this bill.

[Traduction]

**M. Benjamin:** Puis-je poser une autre question, monsieur le président?

**Le président:** Une question supplémentaire, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Vous avez dit que si l'argent était versé aux producteurs, les compagnies de chemin de fer deviendraient en quelque sorte de pures entreprises privées libres de tout lien, et que quiconque acceptait de l'argent du gouvernement se trouvait aussi assujéti à l'ingérence gouvernementale. Donc, si vous soustrayez les compagnies de chemin de fer, ça va. Par contre, il serait bien que le fermier fasse l'objet d'une ingérence gouvernementale, qu'il obtienne des subventions et qu'il n'exploite pas seul sa ferme selon les règles de la libre entreprise. Vous ne pouvez pas tout avoir.

**M. Banks:** À moins que les deux parties ne souhaitent renoncer à la subvention du gouvernement qui nous a tous obligés à nous réunir ici ce matin.

**M. Benjamin:** Si vous acceptiez de donner aux fermiers les prix qu'ils méritent . . .

**Le président:** Monsieur Benjamin, c'est au tour de M. Neil.

**M. Neil:** Monsieur Banks, dans votre document *The Question of Appropriate Grain Contribution to the Coverage of Constant Costs* daté du 17 avril 1982, vous énumérez quatre solutions de rechange possibles. Il y avait entre autres l'option zéro, que vous rejetez pour ainsi dire, dans ce document.

**M. Banks:** Oui.

**M. Neil:** Puis il y avait ce que vous appelez les stimulants gouvernementaux, sous forme de subvention aux exploitants, approche dont vous avez parlé ce matin. Il était également question dans votre document d'une contribution fondée sur la rentabilité des producteurs céréaliers. La quatrième possibilité consistait à affecter des sommes à des fins particulières. Vous n'avez pas dans votre document présenté un résumé des faits ni dit en conclusion ce qui vous paraissait être le meilleur de ces trois derniers choix. Je me demande si vous ne pourriez pas nous dire laquelle de ces trois solutions—excluant l'option zéro—vous semble préférable.

**M. Banks:** Je ne crois pas, monsieur, qu'on puisse avancer des arguments logiques du point de vue de la rentabilité pour appuyer l'une de ces méthodes plutôt qu'une autre. Comme je l'ai déjà dit, le choix sera quelque peu arbitraire. J'ai également dit, et je le répète, que je croyais que les choix seraient en partie faits intuitivement. Mon intuition—qui n'a manifestement aucune valeur politique—me fait pencher en faveur d'une contribution qui reflète les politiques du gouvernement dans d'autres secteurs, c'est-à-dire pour une subvention aux exploitants, qui constituerait une espèce de stimulant.

**M. Neil:** Lorsque vous parliez de cette solution, vous avez mentionné 10 p. 100 à titre d'exemple.

**M. Banks:** C'était seulement pour simplifier; la simplicité a beaucoup à apporter à ce projet de loi; c'est une impression qui grandit à mesure qu'on en prend connaissance.



[Text]

**Mr. Neil:** Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Neil.

That completes the questioning of our witness.

Mr. Banks, I thank you very much for coming today. We realize that you came on short notice. We realize as well that you probably did not have as much time as you would have liked to study the bill. You said you read it on the plane coming here last night; I assume you had a sleep as well. I do want to express on behalf of all the members of the committee our appreciation for your being here today to give us the benefit of your knowledge. Thank you, sir.

**Mr. Banks:** Thank you, Mr. Chairman. It is a pleasure to appear before this committee.

**The Chairman:** Thank you very much, sir.

With that, I think we can adjourn until 2.00 p.m., at which time we begin clause-by-clause study of the bill. The meeting is adjourned until 2.00 p.m.

## AFTERNOON SITTING

• 1411

**The Chairman:** We are resuming consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On Clause 2.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just on a point of clarification, I take it we will be adjourning at the normal hour. Mr. Chairman, we have followed the practice of adjourning at 5.00 p.m. in these hearings, and some of us have a meeting at 5.00; that is really why I asked.

**The Chairman:** All right. If the committee wishes to adjourn at 5.00 p.m. I will adjourn at that time. As a matter of fact, just as an editorial comment, there have been many times when I was ready to adjourn but the committee was not. But I am in agreement.

Now, I would like to welcome back to the witness table the officials of the Department of Transport. We have this afternoon Mr. Arthur Kroeger who is no longer an official of Transport but still has official responsibility for this bill. With him, of course, are Mr. Nick Mulder, the Administrator for Surface Administration; Mr. Mike Farquhar and Mr. Denis Lefebvre from the Department of Justice, who told me just a few minutes ago he was dying to get into this bill. I am not sure he used that word, but . . .

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just a further point, please. I wonder whether you can advise, or perhaps the clerk can advise, when we will be receiving the other recorded committee proceedings; we are only up to Issue 112 which covers the proceedings in Winnipeg.

[Translation]

**M. Neil:** Merci beaucoup.

**Le président:** Merci, monsieur Neil.

Cela complète l'interrogatoire du témoin.

Monsieur Banks, je vous remercie beaucoup pour votre présence aujourd'hui. Nous réalisons que vous vous êtes présenté dans un délai très court. Nous reconnaissons que vous n'avez probablement pas disposé d'autant de temps que vous l'auriez souhaité pour étudier le projet de loi. Vous nous avez dit que vous l'aviez lu dans l'avion en vous rendant ici hier soir; j'espère que vous avez quand même dormi un peu. Je veux vous exprimer, au nom de tous les membres du Comité, notre gratitude pour votre présence ici aujourd'hui dans le but de nous faire profiter de vos connaissances. Merci monsieur.

**M. Banks:** Merci, monsieur le président, il me fait plaisir d'avoir comparu devant ce Comité.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur.

Je pense que nous pouvons maintenant ajourner la séance. Nous reprendrons à 14 heures. Nous commencerons alors l'étude article par article du projet de loi. La séance est levée.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Article 2.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je voudrais seulement faire préciser un point. Je présume que nous ajournerons à l'heure normale. Nous avons pris l'habitude d'ajourner ces audiences à 17 heures et certains d'entre nous avons une réunion à 17 heures; c'est la raison pour laquelle je pose ma question.

**Le président:** Très bien. Si le Comité souhaite que l'ajournement se fasse à 17 heures, j'ajournerai à cette heure-là. En fait, je dirai en passant que j'ai bien des fois été disposé à ajourner les débats, mais que le Comité ne l'était pas. Mais, je suis d'accord.

J'aimerais souhaiter à nouveau la bienvenue aux représentants du ministère des Transports. Nous entendrons cet après-midi, M. Arthur Kroeger, qui n'est plus fonctionnaire au ministère des Transports, mais qui est toujours officiellement responsable de ce projet de loi. Il est accompagné, bien sûr, par M. Mike Farquhar et M. Denis Lefebvre du ministère de la Justice. Ce dernier m'a dit, il y a quelques instants, qu'il mourait d'envie d'entrer dans ce dossier. Je ne suis pas certain que ce soit le terme qu'il a utilisé, mais . . .

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'aimerais faire une autre intervention, s'il vous plaît. Pourriez-vous nous dire, ou peut-être le préposé le peut-il, à quel moment nous recevrons les autres enregistrements des débats du Comité; nous

[Texte]

As you are aware, some of the transcripts we receive, and which are received intermittently, do not contain the actual briefs which were filed. So it makes it somewhat difficult for us to refer to the contents of the briefs when we do not have the recorded proceedings. The hearings in Regina and Vancouver, particularly those in Regina, were fairly important for the work of this committee, and it does handicap or impair our ability to draft amendments on the basis of some of the information we wanted to use in the compilation of those amendments. Anything that can be done to expedite the receipt of this will be greatly appreciated.

• 1415

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, I am advised by the clerk that by Monday we should be up to Issue 119, up to and including 119. We should have 119 today and we should have the remainder, between Issues 112 and 118, by Monday. There are two more, Issues 117 and 118, I believe it is. Issue 119 should be available today, 117 and 118 tomorrow—no?

**Mr. Mazankowski:** Well, we are up to Issue 112 which covers Winnipeg. That is it today . . .

**The Chairman:** Yes, right.

**Mr. Mazankowski:** —and we are on clause-by-clause consideration.

**The Chairman:** Issues 113 and 114 should be available tomorrow: Issue 119 today; 113 and 114 tomorrow; the others by Monday. The problem is not with the printing; it is with the translation, because we have asked that all the briefs be appended and before they can be appended they have to be translated.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I hope you will consider that when we are in the process of presenting our amendments, because we are in the process of drafting our amendments now. I think you can appreciate it was not easy to work on a number of them until we received some of the evidence we have received in the last two or three days. I simply want to tell you that we may have some difficulty on this side in presenting translated versions of our amendments, and I hope it will not be considered as an oversight or a slight, but rather a constraint of time; if you will bear that in mind and take that into consideration, it would be most helpful.

**The Chairman:** I think, Mr. Mazankowski, that not only I, but all members of the committee, would be anxious to be as flexible as possible and as considerate of the time constraints that have been on all of us as we possibly can. I might point out to you that we have an official legal translator with the committee now and if you need assistance in translating, I would suggest you see this gentleman and he will be happy to assist in translation.

[Traduction]

n'en sommes qu'au fascicule 112 qui porte sur les audiences à Winnipeg.

Comme vous le savez, certaines des transcriptions que nous avons reçues, par intermittence, ne contenaient pas les mémoires qui avaient été déposés. Cela fait en sorte qu'il nous est assez difficile de nous reporter au contenu de ces mémoires alors que nous n'avons pas l'enregistrement des débats. Les audiences qui ont eu lieu à Regina et Vancouver, mais surtout celles de Regina, ont une grande importance pour le travail de ce Comité, et il nous est difficile de proposer des modifications à partir de certaines des informations que nous voulions utiliser dans la compilation de ces modifications. Nous apprécions grandement tout ce qui pourra être fait pour accélérer la réception de ces enregistrements.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, le secrétaire vient de m'informer que dès lundi nous serons rendus au fascicule 119, inclusivement. Nous devons recevoir le fascicule 119 aujourd'hui et nous devrions recevoir le reste, du fascicule 112 au fascicule 118, dès lundi. Il y en a deux autres qui sont, je crois, les fascicules 117 et 118. Le fascicule 119 devrait être disponible aujourd'hui, les fascicules 117 et 118 demain, n'est-ce pas?

**M. Mazankowski:** Eh bien! nous sommes rendus au fascicule 112 qui traite de Winnipeg. C'est tout pour aujourd'hui . . .

**Le président:** Oui, c'est cela.

**M. Mazankowski:** —et nous l'étudions article par article.

**Le président:** Les fascicules 113 et 114 devraient être disponibles demain. Le fascicule 119 aujourd'hui, le 113 et le 114 demain; les autres dès lundi. Il ne s'agit pas d'un problème d'imprimerie mais de traduction, car nous avons demandé que tous les mémoires soient annexés et avant de l'être, ils doivent être traduits.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'espère que vous en tiendrez compte lorsque nous présenterons nos modifications car, actuellement, nous sommes en train de les rédiger. Je crois que vous conviendrez qu'il n'a pas été facile de travailler sur plusieurs d'entre eux avant d'avoir reçu certains des témoignages comme ceux des deux ou trois derniers jours. Je veux simplement vous dire que, de notre côté, nous pourrions avoir de la difficulté à présenter les versions traduites de nos modifications et j'espère que cela ne sera pas jugé comme un oubli ou une négligence, mais plutôt comme un manque de temps; nous vous serions reconnaissants d'en tenir compte.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, je crois que non seulement moi, mais aussi tous les membres du comité veulent être aussi souples que possible et tenir compte des cours délais autant que possible. Je vous signale que nous avons un traducteur juridique accrédité auprès du comité et que si vous avez besoin d'aide en traduction, je vous suggère de vous adresser à lui et il sera heureux de vous aider.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** Can I take it, Mr. Chairman, that if we as a caucus would want to meet and discuss amendments with him that would be allowed?

**The Chairman:** I would have no objection to it whatsoever. If it is a matter of translation, that is his expertise and if he is available I would see nothing wrong with that at all. He is here to help members of the committee, so if you wish to use his expertise, I would hope you would feel free to do so, and I hope he would be free to help you, within the bounds of reasonableness—and since every member of this committee is reasonable, I would not expect anything else. Might I suggest . . .

Point of order, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, on the point Mr. Mazankowski raised: already today I have had two different suggestions presented to me for possible amendments to propose that came out of submissions made to the committee, and as Mr. Mazankowski has said, we do not have all the minutes and the appended stuff, and as you well know, Mr. Chairman, it takes a little time to compose an amendment, if one chooses to do so as a result of some submissions that have been made. I think, when you use the word “flexibility”, it better be at its maximum definition. Otherwise, I think we might as well adjourn this committee until we have all the minutes and proceedings and appended documents. This unseemly haste is still, I submit, unfair to all members of this committee.

**The Chairman:** That point has been made before, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Yes. When are you going to pay attention to it?

**The Chairman:** I readily—Mr. Benjamin, I did not direct the operation of this committee. I simply follow the procedure the committee agreed to. So let us get that straight once and for all.

• 1420

Secondly, you may not have all the testimony, I agree with that. All the appendices, or virtually all of them, you should have because they all been copied and distributed. There may be the odd one that has not, but by and large, from the point of view of briefs, that sort of thing, they have all been copied and distributed to members of this committee.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, how do you intend to proceed for this afternoon?

**The Chairman:** Well, that is what I would like to get to.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, this is on that very same point, and I am sorry that it is being prolonged. However, on Clause 2 I will want to be moving an amendment with respect to railway companies, and in order to advance the arguments I want in support of the inclusion of BCR—I think you will recall that in Vancouver a very informative exchange took place between the chief executive officer of the BCR with respect to cost, with respect to the line structure and a whole host of things—I simply want to say to you, sir, that my ability

[Translation]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, dois-je conclure qu'à titre de membre du comité, nous pourrions nous rencontrer et discuter des modifications en sa présence?

**Le président:** Je n'aurais aucune objection. S'il s'agit de traduction, c'est son domaine et s'il est libre, je ne vois rien d'incorrect à ce sujet. Il est là pour aider les membres du comité et, par conséquent, si vous voulez profiter de sa compétence en la matière, j'espère que vous vous sentirez libres de le faire et qu'il sera libre de vous aider, dans les limites de ce qui est raisonnable et, puisque tous les membres de ce comité sont raisonnables, je ne m'attends à rien de moins. Puis-je suggérer . . .

Question d'ordre, Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, sur la question que M. Mazankowski a soulevée: aujourd'hui, on m'a déjà présenté deux suggestions différentes pour apporter d'éventuelles modifications découlant des mémoires présentés au comité. Comme M. Mazankowski l'a dit, nous n'avons pas tous les compte rendus et les annexes et, comme vous le savez fort bien, Monsieur le président, il faut un peu de temps pour rédiger une modification suite à la présentation de certains mémoires. Je crois que lorsque vous utilisez le mot «souplesse», il faut que ce soit dans sa définition la plus large. Autrement, nous pourrions tout aussi bien ajourner les travaux de ce comité jusqu'à ce que nous disposions de tous les compte rendus, des délibérations et des annexes. À mon sens, cette hâte incongrue est injuste envers tous les membres de ce comité.

**Le président:** Nous avons déjà discuté de ce sujet auparavant, Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Oui. quand allez-vous en tenir compte?

**Le président:** Volontiers—Monsieur Benjamin, je ne dirige pas les travaux de ce comité. Je suis tout simplement les procédures établies pour ce comité. Tâchons de ne pas l'oublier une fois pour toutes.

Deuxièmement, vous n'avez peut-être pas tous les témoignages, je suis d'accord. Vous devriez avoir toutes les annexes, ou pratiquement toutes, parce qu'elles ont toutes été copiées et distribuées, sauf quelques-unes peut-être, mais à tout prendre, pour ce qui est des mémoires et ce genre de choses, ils ont tous été copiés et distribués aux membres de ce Comité.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, comment avez-vous l'intention de procéder cet après-midi?

**Le président:** Eh bien, c'est de cela que je voudrais parler.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, on discute toujours du même point et je regrette que la discussion se prolonge. Cependant, en ce qui concerne l'article 2, j'aimerais proposer une modification concernant les sociétés ferroviaires et, pour avancer les arguments que je veux présenter à l'appui de ma demande d'inclure la société BCR . . . vous vous rappellerez sans doute qu'un échange très instructif a eu lieu à Vancouver avec le chef de la direction de BCR, au sujet des coûts, de la structure du chemin de fer et d'une foule d'autres

*[Texte]*

to present a cogent argument will be somewhat impaired by the fact that I really do not have the information available, notwithstanding the fact that I guess the transcripts are floating around somewhere but I have not had a chance to lay my hands on them. I just simply point out to you that when we get into things like that, it is going to make it rather difficult and I hope you can allow some latitude . . .

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, do you think it would help . . . and I was going to suggest this anyway—if we stood Clause 2 until we have dealt with the other clauses? If I am reading the committee correctly, there could be a host of other amendments, some of which might well affect the interpretation provided in Clause 2. Therefore, it would be my suggestion that we stand Clause 2 until we have dealt with the others so that we do not have to come back and start again amending Clause 2 in consequence of other amendments.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, that might be a suggestion but, with respect, I do not know whether it will work because we are dealing with really with the spine of the bill, which is the definitions. The definition of the administrator, its composition, the definition of the committee—namely the Senior Grain Transportation Committee—the definition of grain, the definition of movement, all are really a central focus of this bill. With respect, I think we have to start with those before we can move onto other sections of the bill.

I merely raise the point of railways companies because I intend to move an amendment to include BC Rail, and unless the committee is disposed to include it unanimously, without argument, then my point is not worthy of consideration because it will be adopted and approved. But assuming that it would require some salesmanship—notwithstanding the fact that I can sell very well in the general sense, but I always like to throw in a few articulate statistics and whatnot which will make the case that much better—I simply warn you that it will impair our abilities in that regard and I do not think we can leave Clause 2 at this particular time because of its importance. If we can go through it and perhaps stand a section of the clause, then perhaps that might be satisfactory.

**The Chairman:** No, we would have to stand all of the clause or none of it. I am easy on how we proceed, but I do think we might run into some difficulties.

Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, why could we not run through these things and ask if anybody wants to say anything on these things as we go through. Then when something comes up we can have a preliminary debate on it and then move onto the next one—just to feel out what is going on. We will not take a vote on it, but it would be just interesting to find out those areas of this clause which I agree with Mr. Mazankowski is most important. This would be just to find out what is going on and where the difficulties are.

*[Traduction]*

choses . . . je veux simplement vous dire, monsieur, que ma capacité de présenter un argument valable sera quelque peu altérée par le fait que je n'ai pas vraiment tous les renseignements à ma disposition, malgré le fait que des copies dactylographiées circulent sans doute quelque part, mais je n'ai pas eu l'occasion d'en avoir. Je souligne simplement que, lorsque nous faisons des choses comme cela, cela devient plutôt difficile et j'espère que vous pourrez permettre une certaine latitude . . .

**Le président:** Monsieur Mazankowski, pensez-vous que cela aiderait . . . et j'allais le proposer de toute façon . . . si nous réservions l'article 2 jusqu'à ce que nous ayons traité des autres clauses? Si je comprends bien le Comité, il pourrait y avoir une foule d'autres modifications, dont certaines pourraient bien changer l'interprétation fournie à l'article 2. Par conséquent, je propose que nous réservions l'article 2 jusqu'à temps que nous ayons fini de traiter les autres articles, de sorte que nous ne soyons pas obligés de recommencer et de modifier l'article 2 en fonction des autres modifications.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, c'est peut-être une idée, mais, sauf votre respect, je ne sais pas si ce sera possible, car nous traitons vraiment du coeur du projet de loi, c'est-à-dire des définitions. La définition du conseil d'administration, sa composition, la définition du comité . . . notamment le comité supérieur du transport des grains . . . ainsi que la définition du terme «grain» et du terme «mouvement», toutes ces définitions étant vraiment le point central du projet de loi. Sauf votre respect, je pense qu'il vaut mieux traiter de tout cela avant de passer à d'autres articles du projet de loi.

Je soulève la question des sociétés ferroviaires simplement parce que j'ai l'intention de proposer une modification permettant d'ajouter BC Rail au projet de loi et, à moins que le Comité ne soit disposé à l'ajouter, à l'unanimité des voix, sans discussion, la question que je soulève ne mérite pas qu'on s'y attarde, puisqu'elle sera adoptée et approuvée. Mais, en supposant que je sois obligé de vendre mon idée . . . en dépit du fait que je suis très bon vendeur, au sens général du terme, mais j'aime toujours ajouter quelques statistiques détaillées et que sais-je encore, ce qui ne peut qu'améliorer les choses . . . je vous avertis simplement que cela affaiblira nos capacités à cet égard et je ne crois pas que nous puissions laisser l'article 2 à ce moment-ci, à cause de son importance. Si nous pouvons repasser cet article et peut-être en réserver une partie, cela suffira peut-être.

**Le président:** Non, il nous faut réserver tout l'article ou rien du tout. Je ne suis pas exigeant sur la façon de procéder, mais je crois vraiment que nous aurions des problèmes.

Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, pourquoi ne pas repasser tout l'article et demander si quelqu'un a quelque chose à dire sur les questions que nous repassons. Alors, si une question est soulevée, nous pourrions la débattre de façon préliminaire puis, passer à la suivante . . . juste pour sonder le terrain. Nous ne voterons pas sur cet article, mais il serait tout simplement intéressant de connaître les sujets de ces articles qui, je suis d'accord avec M. Mazankowski, est des plus importants. Nous repasserions l'article



[Text]

**The Chairman:** I now already have notice of something like 20 amendments to Clause 2.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I wish to move to amend clause 2 myself.

**The Chairman:** Well, then, we are on Clause 2. How is that?

• 1425

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, before we . . .

**The Chairman:** We cannot stand part of it and not stand the clause.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Stand the whole works.

**Mr. Mazankowski:** Before we get to Clause 2, perhaps this could be directed to Mr. Kroeger, and to yourself. If you recall, in the submission by the Government of Alberta, the submission of Unifarm, and the submission of the Government of Saskatchewan, they all made the point that in this bill, having regard to its magnitude and its importance, and the fact that it should coexist as a piece of complementary legislation to the National Transportation Act, and having regard to the fact that there was a definite set of policy objectives that were enunciated by the minister as a forerunner to this piece of legislation, there should be a general statement of policy, or objective, something like we have in the National Transportation Act under Section 3.

I am wondering if Mr. Kroeger and his officials have given any consideration to that; whether they believe it would be appropriate to enshrine that kind of statement into the bill; and if so, if they would give the committee some sampling of what they would envision in it. I think it is a good suggestion; I think it is important; and it would be most appropriate, I think, coming from the government or the ministry. I wonder, Mr. Kroeger, if you would care to comment on it and give us the benefit of your advice.

**Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development):** Mr. Lefebvre will be able to talk better than I about general practice in the drafting of legislation. My understanding is that although it is sometimes done to have a preamble, a declaratory section at the beginning of an act, it is not usual. We have not obtained any mandate from ministers, to date, to include such a preamble. I am aware of the submissions made during the committee's travels in the west and, like members of the committee, we are still considering in discussion with the minister the various proposals that were made. As of now, we have no basis for saying that a preamble or declaratory section would be added to the clause.

**Mr. Mazankowski:** You say that you are still considering proposals, the recommendations that have been advanced during the course of the committee. You are in the same

[Translation]

juste pour savoir ce qui se passe et où se trouvent les difficultés.

**Le président:** J'ai déjà à peu près 20 propositions d'amendement à l'article 2.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je veux moi-même proposer un amendement à l'article 2.

**Le président:** Eh bien, alors, nous traiterons de l'article 2. Qu'en pensez-vous?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, avant de . . .

**Le président:** Nous ne pouvons en accepter une partie et refuser de maintenir la clause.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Il faut maintenir tous les aspects de la question.

**M. Mazankowski:** Avant de passer à la clause 2, cette question pourrait sans doute être adressée à M. Kroeger et à vous-même. Si vous vous souvenez, les mémoires présentées par le gouvernement de l'Alberta, par Unifarm et par le gouvernement de la Saskatchewan soulignaient tous que ce projet de loi devrait contenir un énoncé général de politique ou d'objectifs, semblable à celui qui apparaît à l'article 3 de la Loi nationale sur les transports, en raison de sa portée et de son importance, du fait qu'elle devrait constituer une loi complémentaire à la Loi nationale sur les transports et compte tenu du fait que le ministre a énoncé un ensemble déterminé d'objectifs antérieurs à cette loi.

Je me demande si M. Kroeger et ses agents ont tenu compte de cette question; s'ils estiment qu'il serait bon d'inscrire ce genre d'énoncé dans le projet de loi; et, dans l'affirmative, s'ils accepteraient de présenter au Comité un exemple de ce qu'il pourrait contenir. À mon avis, il s'agit là d'une suggestion intéressante; je crois que cette question est importante et qu'il vaudrait mieux qu'elle soit traitée par le gouvernement ou par le ministère. Je me demande, monsieur Kroeger, si vous accepteriez de présenter des observations à ce sujet et de nous faire part de votre opinion.

**M. Arthur Kroeger (secrétaire, Département d'État au développement économique):** M. Lefebvre sera plus en mesure que moi de vous faire part des pratiques générales en matière de rédaction des lois. Pour autant que je sache, bien qu'il puisse arriver que des préliminaires ou qu'un article déclaratif soit placé au début d'une loi, ce n'est pas là une pratique courante. À ce jour, nous n'avons reçu aucun mandat d'un ministre afin d'introduire un tel article déclaratif. J'ai pris connaissance des mémoires qui ont été présentés au Comité dans l'Ouest et, comme les membres du Comité, nous étudions toujours les diverses propositions qui ont été avancées, de concert avec le ministre. Jusqu'à présent, nous n'avons aucune raison de croire qu'il soit nécessaire d'ajouter des préliminaires ou un article déclaratif à la clause.

**M. Mazankowski:** Vous dites que vous en êtes encore à étudier les propositions, les recommandations qui ont été faites devant le Comité. Vous êtes dans la même position que nous.

## [Texte]

position as we are. You know, Mr. Chairman, this makes a farce out of this whole exercise. I mean, surely the experience that we have gone through, and the evidence we have picked up across the country, a committee that has been well attended by all members, surely, Mr. Chairman, at some point in time, and sooner rather than later, we should have from the government an assessment of the principal points that were advanced during the course of the committee hearings and the government's reaction to them, because if the government is going to entertain some major changes to the composition of a Senior Grain Transportation Committee, it really makes it necessary to change a whole host of contingent sections of the bill.

We assume there are not going to be any changes with respect to the government's view on the method of payment. Well, we can assume that, but can we have from the government, at some point in time, some resumé or briefing as to the areas in which the government is prepared to recommend change? If the government members have their amendments that they can advance to the committee, then we can look at them, and then we can tailor our amendments accordingly, because it is very difficult to draft an amendment without knowing what kind of changes the government is going to be receptive to; and we know, from the minister yesterday, and we know from the comments by Mr. Kroeger here today, that changes are going to be considered. Surely, Mr. Chairman, the committee is entitled to that kind of information, as a minimum.

• 1430

**The Chairman:** Mr. Kroeger, are you prepared to answer that question, or should I direct it to the parliamentary secretary?

**Mr. Kroeger:** Perhaps I could offer a preliminary observation, Mr. Chairman. The minister yesterday indicated in very broad terms the areas that he recognized were particularly open to amendment. He also indicated a desire, I think, to rely quite heavily on the discussion in the committee and views that the committee collectively might arrive at. We will be having a further, and I think again quite lengthy, meeting with the minister on Friday of this week and I would be glad to carry Mr. Mazankowski's representations to that meeting with the minister, and we would see what kind of response it might be possible to make when the committee meets again, which I understand would probably be on Tuesday, August 30.

**Mr. Mazankowski:** I believe that is correct; next Tuesday.

**The Chairman:** We are meeting tomorrow.

**Mr. Mazankowski:** We have a meeting slated for tomorrow, and then on Tuesday.

**Mr. Kroeger:** The next clause-by-clause consideration will be on Tuesday, I think. Mr. Chairman, am I correct?

**The Chairman:** Tomorrow.

**Mr. Kroeger:** Tomorrow. Excuse me.

## [Traduction]

Vous savez, monsieur le président, cela a pour résultat de tourner toute cette affaire en dérision. De toute évidence, l'expérience que nous avons vécue et les preuves que nous avons accumulés dans toutes les régions du pays, un Comité dont tous les membres ont fait preuve d'une grande assiduité, de toute évidence, monsieur le président, le gouvernement devrait nous faire connaître à un moment donné, et plus tôt que plus tard, une évaluation des principales questions traitées au cours de ces débats ainsi que sa réponse à ces questions parce que si le gouvernement entend apporter des modifications importantes à la constitution du Comité supérieur du transport des grains, il lui faudra modifier un grand nombre d'articles contingents de la loi.

Nous acceptons comme principe que le gouvernement ne modifiera en rien son opinion relativement au mode de paiement. Eh bien, nous pouvons supposer cela mais pourrions-nous obtenir du gouvernement qu'il nous fasse parvenir, à un moment donné, un quelconque résumé ou exposé des secteurs où il est prêt à proposer des modifications? Si les membres du gouvernement pouvaient faire connaître au Comité les modifications qu'ils proposent, il nous serait possible de les étudier puis de modifier nos propres modifications en conséquence puisqu'il est très difficile de rédiger une modification sans connaître le genre de changement auquel le gouvernement sera réceptif; et nous avons appris, tant par le ministre, hier, que par les observations de M. Kroeger ici aujourd'hui, que certaines modifications seront prises en considération. Monsieur le président, le Comité a certainement qualité pour connaître ce genre d'information, à tout le moins.

**Le président:** Monsieur Kroeger, êtes-vous prêt à répondre à cette question ou dois-je l'adresser au secrétaire parlementaire?

**M. Kroeger:** Je pourrais sans doute présenter une remarque préliminaire, monsieur le président. Le ministre a désigné, hier, de façon très générale, les secteurs qu'il admettait être les plus susceptibles d'être modifiés. Il a également semblé indiquer qu'il entendait se fonder en grande partie sur les débats du Comité et sur les conclusions collectives de ce dernier. Nous aurons une autre rencontre, plutôt longue, je crois, avec le ministre vendredi prochain et je serai heureux de faire part des observations de M. Mazankowski au Ministre; nous pourrions alors voir quel genre de réponse nous pourrions rapporter lors de la prochaine rencontre du Comité qui, je crois, doit être tenue mardi le 30 août.

**M. Mazankowski:** Je crois que c'est bien cela, mardi prochain.

**Le président:** Nous nous réunissons demain.

**M. Mazankowski:** Nous devons nous rencontrer demain puis mardi.

**M. Kroeger:** La prochaine étude article par article aura lieu mardi, je crois. C'est bien cela, monsieur le président?

**Le président:** Demain.

**M. Kroeger:** Demain. Je m'excuse.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** Technically speaking, we are in clause-by-clause consideration right now.

**The Chairman:** And will continue to be until . . .

**Mr. Mazankowski:** I am not sure, Mr. Chairman, how the minister and the deputy are proceeding in consideration of the recommendations that have been advanced. If it is on the basis of the way the bill is written, then perhaps we could go through it on the basis of Clauses 2, 3 and 4 and we could get a preliminary statement from the deputy minister as to the areas that the minister would be receptive to change.

**The Chairman:** Why do we not attempt Clause 2 and see if we can get those preliminary statements?

**Mr. Mazankowski:** The only other point that I wanted to make, Mr. Chairman, is about the point I raised initially, and that has to do with the overall statement of policy, the objectives that I think should be enshrined in this bill. Quite frankly, if the minister and the deputy and his officials are not prepared to entertain a statement of policy or a statement of broad objectives they expect this bill to achieve—and I would like to have a definitive answer one way or the other—then we on this side will certainly be advancing an amendment in that regard. But there is certainly not much point in us going through the exercise of drafting an amendment when there will one coming from the government; and it should properly come from the government, if it is going to be included.

**The Chairman:** Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Could I ask maybe Mr. Lefebvre what the legal impact is of such a statement of principles? Does that serve to guide the judges in the interpretation of the law? Is it a part of the way in which the law would be interpreted?

**Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada):** Yes, Mr. Chairman. A preamble is used by judges to assist them in interpreting the various sections of a statute. Sometimes also a preamble can create difficulties, because it is very often difficult to write something very clearly to avoid interpretations once you have a preamble. Very often you are expressing the same thought twice with different words, and it sometimes may add to the confusion. So legal draftsmen are not recommending preambles. But sometimes, especially for major statutes which want to show some direction in a major field, a preamble is added.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Can you give us an example where they have been used in the federal statutes?

**Mr. D. Lefebvre:** The National Transportation Act is certainly a good example of where it has been used.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Are there any others?

[Translation]

**M. Mazankowski:** Du point de vue des procédures, nous procédons actuellement à l'étude article par article.

**Le président:** Et nous continuerons ainsi jusqu'à . . .

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne sais pas comment le Ministre le Sous-ministre procèdent à l'étude des recommandations proposées. S'ils se basent sur la façon dont le projet de loi est rédigé, nous pourrions peut-être nous attacher aux clauses 2, 3 et 4 pour ensuite obtenir un énoncé préliminaire du Sous-ministre relativement aux secteurs auxquels le Ministre verrait d'un oeil favorable que des modifications soient apportées.

**Le président:** Pourquoi ne nous attacherions nous pas à la clause 2 pour ensuite voir s'il nous est possible d'obtenir ces énoncés préliminaires?

**M. Mazankowski:** La seule autre question que je désirais soulever, monsieur le président, porte sur le point que j'ai abordé au début de notre étude, c'est-à-dire l'énoncé général de politique, les objectifs qui, à mon avis, devraient être inscrits dans le projet de loi. J'avoue en toute franchise que si le Ministre, le Sous-ministre et leurs hauts fonctionnaires ne sont pas disposés à présenter un énoncé de politique ou un énoncé des objectifs généraux de ce projet de loi . . . et j'aimerais obtenir une réponse définitive à ce sujet, d'une façon ou de l'autre . . . nous proposerons certainement un amendement à cet égard. Il ne nous servirait certainement pas à grand chose de rédiger un amendement si le gouvernement doit nous en faire parvenir un autre; en fait, cet amendement devrait être rédigé par le gouvernement, s'il doit être incorporé au projet de loi.

**Le président:** Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** J'aimerais demander à M. Lefebvre de nous faire connaître les suites légales d'un tel énoncé de principes? Sert-il à orienter les juges pour ce qui a trait à l'interprétation de la loi? S'agit-il d'un des modes d'interprétation de la loi?

**M. Denis Lefebvre (chef du service du contentieux, Transport Canada):** Oui, monsieur le président. Les préliminaires aident les juges à interpréter les divers articles d'une loi. Il peut cependant arriver que des préliminaires entraînent certaines difficultés puisqu'il est très souvent difficile de rédiger quelque chose sans ambiguïté, de façon à éviter toute interprétation, une fois les préliminaires posés. La même opinion est très souvent présentée deux fois à l'aide de termes différents, ce qui accroît quelquefois la confusion. C'est pourquoi les rédacteurs de textes juridiques ne recommandent pas l'introduction de préliminaires. Cependant, il peut arriver qu'on ajoute des préliminaires, surtout dans le cas des lois importantes où l'on désire préciser une certaine orientation dans un domaine déterminé.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Pourriez-vous nous donner un exemple de lois fédérales auxquelles auraient été ajoutés des préliminaires?

**M. D. Lefebvre:** La Loi nationale sur les transports en constitue certainement un bon exemple.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Y en a-t-il d'autres?

[Texte]

**Mr. D. Lefebvre:** In foods policy.

[Traduction]

**M. D. Lefebvre:** Dans la politique relative aux aliments.

• 1435

**The Chairman:** Could you tell the committee whether, to your knowledge, Section 3 of the present National Transportation Act, which used to be a preamble or a forward to the old National Transportation Act, has in fact been a beneficial section in the interpretation of the act, or has it been a harmful section in the interpretation of the act?

**Mr. D. Lefebvre:** That section was introduced at a time when there were some major changes in a number of statutes affecting transportation. The preamble goes almost beyond the particular statutes in which it appears. It expressed an intention as to what each mode of transport, governed by all of the statutes, would receive.

It is certainly often argued in court, by both parties, that this preamble helps them in their case, when the particular clause about which they argue is not clearly in their favour. Whether the section pleads for them or against them, no one knows. But it certainly is often used in court cases or for arguments.

**The Chairman:** Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, just to make the case a little bit further, if I can be so presumptuous as to do that, this bill is of major, major importance to western Canada for a whole host of reasons, and I think the government members who travelled through western Canada, after being there, can understand a little better why the feeling is so high and why it is so important to us in western Canada. I think on that basis there is a very good case to be made for including some kind of a preamble or policy statement or that kind of thing, for a couple of reasons.

First of all, when producers look at an act like this written in cold, legal terms or jargon—it gets to be very tough in many cases for people to understand what the intent of that particular clause is. But if the bill is written in such a way that there is a preamble which outlines the policy or the philosophy behind the bill, then it becomes a little easier for people to understand. I would argue very strongly that then the bill becomes a little more palatable for people, because they can look at the preamble, which is written more or less in everyday language, and interpret the other sections against that. If you go to the policy statement of the government on February 1, 1983, I would submit that a lot of the things are already done. For instance, under *Objectives*, on page 3, it says:

The government's objectives are: to ensure adequate overall railway capacity in western Canada, to develop a modern and efficient grain transportation system, to encourage economic development and agricultural diversification and processing in western Canada and to contribute to national economic recovery through economic activity generated by railway expenditures and associated developments.

**Le président:** Pourriez-vous dire au comité si, pour autant que vous sachiez, l'article 3 de l'actuelle Loi nationale sur les transports, qui constituait auparavant un préliminaire ou un avant-propos à l'ancienne Loi nationale sur les transports, s'est réellement révélé utile pour interpréter la loi ou plutôt préjudiciable à cette interprétation?

**M. D. Lefebvre:** Cet article a été introduit au moment où des changements étaient apportés à un certain nombre de lois relatives au transport. Ce préliminaire va presque au-delà des lois auxquelles il a été incorporé. Il visait à énoncer ce qui serait attribué à chaque mode de transport régi par l'ensemble des lois.

Les deux parties en cause ont souvent soutenu devant les tribunaux que ce préliminaire est favorable à leur cause, lorsque l'article dont il est question ne leur est pas clairement favorable. Personne ne sait vraiment si l'article leur est favorable ou non. Mais il est bien souvent invoqué devant les tribunaux ou lors de débats.

**Le président:** Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Monsieur le président, pour poursuivre la question davantage, si j'ose faire preuve de présomption, ce projet de loi est extrêmement important pour l'Ouest du Canada pour toute une gamme de raisons et je crois que les membres du gouvernement qui ont voyagé dans l'Ouest peuvent comprendre un peu mieux l'intensité des émitions et l'importance de cette loi pour nous, de l'Ouest du Canada. On peut en conclure qu'il serait nettement préférable d'incorporer un certain préliminaire ou énoncé de politique ou quelque chose du genre, pour quelques bonnes raisons.

Tout d'abord, lorsque les producteurs examinent une loi comme celle-ci, rédigée en des termes juridiques froids ou en jargon, il est bien souvent très difficile aux gens de saisir la portée de cet article particulier. Cependant, si le projet de loi est rédigé de telle sorte qu'il contienne un préliminaire qui trace les grandes lignes de la politique ou de la philosophie qui soutient le projet de loi, il devient plus facile pour eux de comprendre ce dernier. Je soutiens avec force que le projet de loi devient alors plus agréable puisque les gens peuvent lire le préliminaire, rédigé en termes plus ou moins simples, et interpréter les autres articles en fonction de ce préliminaire. Si l'on se rapporte à l'énoncé de politique présenté par le gouvernement le 1<sup>er</sup> février 1983, on peut voir qu'un grand nombre des objectifs ont déjà été atteints. Par exemple, sous la rubrique *Objectives*, à la page 3, on peut lire:

Les objectifs du gouvernement sont les suivants: assurer que l'Ouest du Canada bénéficie d'une capacité générale appropriée de transports ferroviaires, mettre sur pied un réseau moderne et efficace de transport des grains, stimuler le développement économique, la transformation et la diversification des produits agricoles dans l'Ouest du Canada et favoriser la reprise économique au pays au moyen de l'activité économique engendrée par les dépenses



[Text]

It goes on further and points out some of the ways under which that should be done. It suggests the sharing of future grain transportation costs should be fair; the railways must meet firm performance and investment guarantees, etc. I will not read the whole thing: the process of effecting change in the economic and industrial arrangements resulting from the 86-year-old Crow rate should be evolutionary; the impact on eastern agriculture should be minimized, and so on. So basically, the government has already done this, and I submit, Mr. Chairman, that it would be very helpful, it would be very useful, not only in terms of people understanding the bill now and therefore being able to accept it a little bit better, but in future, when we get to people looking at it in court cases, so that they understand the objectives which the government had, or the committee had, in drafting a certain amount of the legal language, because it would be backed up against an overall statement of policy.

I do not know whether you want to get into it, Mr. Chairman, but the national transportation policy essentially does that.

**The Chairman:** I do not want to get into it, and if I can interrupt you, Mr. Mayer . . .

**Mr. Mayer:** But just to conclude, Mr. Chairman, just to make the point that because this is such an important bill to western Canada—to all of Canada, but particularly to the west, as you people who who travelled can understand—I think anything we can do at the beginning to make it more easily understood will make it better for everybody.

I would strongly urge the government to consider some kind of a preamble or a policy statement or an overall philosophy that parameters the bill.

**The Chairman:** Okay. I think your point is well taken, and the government would have to consider it, and if it is going to be done, the government would have to do it at report stage, because it is not within the competence of the committee to add a preamble. According both to Beauchesne and May, where the bill, as introduced, does not contain a preamble, it is not within the competence of the committee to introduce one. That is *Beauchesne*, citation 779, paragraph 3. *Erskine May*, 19th edition, at page 531, says almost exactly the same thing, that where the bill, as introduced, does not contain a preamble, it is not competent for the committee to introduce one.

**Mr. Neil:** Perhaps, Mr. Chairman, it is not competent for the committee to do so, but when he was here a couple of days ago, the minister indicated that he was prepared to listen to the committee and listen to recommendations. I think it is important that we have the opportunity of expressing our views

[Translation]

effectuées au chapitre des chemins de fer et des améliorations connexes.

Le document précise un peu plus loin certains moyens d'atteindre ces objectifs. On y indique que le partage des coûts futurs du transport des grains devrait être équitable; les compagnies de chemins de fer devraient satisfaire à des garanties de rendement et d'investissement fermes, etc. Je ne lirai pas plus avant: le processus de modification des dispositions économiques et industrielles prévues aux termes des taux du Nid-de-Corbeau, vieux de 86 ans, devrait être évolutif; son impact sur l'agriculture dans l'Est devrait être réduit au minimum, et ainsi de suite. À la base, le gouvernement a déjà atteint ces objectifs et j'estime, monsieur le président, qu'il serait bon, qu'il serait même très utile, non seulement en vue de permettre à la population de comprendre le projet de loi et, par conséquent, de l'accepter un peu mieux, mais encore pour l'avenir, lorsque des gens auront à consulter ce document devant les tribunaux, afin qu'ils comprennent les objectifs du gouvernement ou du comité lors de l'inclusion d'un certain nombre de termes juridiques, puisqu'il pourrait être étudié par rapport à un énoncé général de politique.

Je ne sais pas si vous voulez traiter de cette question, monsieur le président, mais c'est là le résultat essentiellement atteint par la politique nationale des transports.

**Le président:** Je ne désire pas aborder cette question et, si je puis vous interrompre, monsieur Mayer . . .

**M. Mayer:** Si vous voulez me permettre de conclure, monsieur le président, je désire souligner en raison de l'importance de ce projet de loi pour l'Ouest du Canada . . . pour l'ensemble du Canada, mais surtout pour l'Ouest comme vous avez pu vous en rendre compte lors de vos déplacements . . . J'estime qu'il vaut mieux pour toute la population de faciliter dès le début la compréhension du projet de loi.

Je demande instamment au gouvernement d'étudier la possibilité d'introduire un certain préambule ou énoncé de politique ou philosophie générale destiné à encadrer le projet de loi.

**Le président:** Très bien. Je crois que nous avons bien compris votre point de vue et que le gouvernement devra en tenir compte; si le gouvernement accepte, il devra effectuer le travail au niveau du compte rendu, parce qu'il n'appartient pas au comité d'ajouter un préliminaire. Selon Beauchesne et May, le comité n'est pas habilité à introduire un préliminaire, lorsque le projet de loi n'en contient pas, au moment de sa présentation. Il s'agit de la citation 6-779, alinéa 3, de *Beauchesne* A la page 531 de sa 19<sup>e</sup> édition, *Erskine May* affirme à peu près la même chose, savoir que si un projet de loi est déposé sans préambule, le Comité n'a pas la compétence voulue pour en ajouter un.

• 1440

**M. Neil:** Monsieur le président, peut-être le Comité n'a-t-il pas la compétence voulue pour le faire, mais lorsqu'il a témoigné, il y a une couple de jours, le ministre a laissé entendre qu'il était prêt à écouter le Comité et à recevoir des recommandations. Je crois qu'il est important pour nous d'avoir

*[Texte]*

in an attempt to try to persuade the minister to include such a clause in the bill.

It seems to me that what is basically happening in this bill is that we are scrapping the Crow's rate agreement which has been in existence for some 86 years. It is quite a departure; in fact, it is quite a shock to the people in western Canada.

Without going on at length, it seems to me that the bill provides for a review to be made in the future, and I think it is important that these guidelines or objectives be spelled out in the bill in order that the people who review the bill or some of the parts of the bill know what the guidelines are, know the basis on which this bill was drafted. I think it is vital that the government consider putting in the objectives or the policies with respect to this bill in order to act as a guide for the people in the review.

The Alberta paper that was presented to us, I will just read a short paragraph from it. Under Lack of Purpose it says:

Any act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain should be consistent with the broad policy established in the National Transportation Act. Bill C-155 does not include a separate statement of policy, nor does it reflect the objectives of the western transportation initiative. A clear statement of policy on related principles included in the act is a necessary guide for an effective regulation and interpretation of Parliament's intention.

Mr. Chairman, I would submit briefly that what we are doing today is trying to give the reasons to the minister for the inclusion of the objectives, and to try to encourage or persuade him to do so.

**The Chairman:** I do not have any objection to that at all, Mr. Neil. My only problem is that we are on Clause 2 and I am not certain that is the point at which we should do it. In any case, it has been done. Mr. Flis would like to comment.

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, I think you gave the route which it can take. It definitely cannot go from this committee, but it come from a government at report stage.

I personally do not see the need for such a preamble. Why complicate things? If you look at the bill, it tells you what the act is for; very straightforward—to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain, and to amend certain acts of consequence thereof. I think that is as clear as the print before you. But I would like to ask Mr. Mazankowski whether he has a suggested wording which we can take to the minister on Friday and discuss with him for his consideration.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if the parliamentary secretary is not even going to entertain consideration, then

*[Traduction]*

l'occasion d'exprimer nos points de vue dans le but de tenter de persuader le ministre d'inclure un tel article dans le projet de loi.

Il me semble que fondamentalement ce projet de loi a pour but d'éliminer l'accord relatif au tarif du Nid-de-Corbeau qui existe depuis quelques 86 années. C'est toute une innovation; en réalité, c'est tout un choc pour la population de l'Ouest canadien.

Sans m'étendre sur la question, il me semble que le projet de loi prévoit que l'on pourra procéder à une révision dans l'avenir, et je crois qu'il importe que ces lignes directrices ou ces objectifs soient énoncés en détail dans le projet de loi de façon à ce que les gens chargés de la révision de la loi ou de certaines de ses parties sachent quelles sont ces lignes directrices, quel est le fondement du projet de loi. Je crois qu'il est vital que le gouvernement envisage d'inscrire les objectifs ou les lignes directrices dans le projet de loi pour guider les gens chargés ultérieurement de sa révision.

L'Alberta nous a présenté un mémoire et je vais en lire seulement un court paragraphe. Sous la rubrique «Absence de but» on y lit:

Toute loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention des céréales de l'Ouest devrait être compatible avec la politique générale énoncée dans la Loi nationale sur les transports. Le projet de loi C-155 ne comprend aucun énoncé politique distinct ni ne reflète les objectifs de l'initiative concernant le transport dans l'Ouest. Pour s'assurer que la réglementation et l'interprétation de l'intention du Parlement se fassent comme il faut, il faut inclure dans la loi un énoncé clair des principes politiques connexes.

Monsieur le président, permettez-moi de dire brièvement que ce que nous faisons aujourd'hui c'est de tenter de fournir au ministre des raisons pour lesquelles il faudrait inclure ces objectifs, puis de tenter de l'encourager ou de le persuader à le faire.

**Le président:** Je n'ai aucune objection à cela, monsieur Neil. Ma seule difficulté provient de ce que nous en sommes à la l'article 2 et je ne suis pas sûr que ce soit le bon endroit pour traiter de cette question. De toute façon cela a été fait. Monsieur Flis aimerait faire une observation.

**M. Flis:** Monsieur le président, je crois que vous avez indiqué la voie que cette suggestion doit prendre. Elle ne peut certainement pas provenir de ce Comité, mais du gouvernement au stade du rapport.

Je ne vois personnellement pas la nécessité de ce préambule. Pourquoi compliquer les choses? Si vous examinez le projet de loi, vous voyez quel est son objectif; cela est dit très clairement—loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquences. Je crois que cela est aussi clair que les caractères sous nos yeux. Mais j'aimerais demander à M. Mazankowski s'il a suggéré un libellé qu'il pourrait présenter au ministre vendredi pour en discuter avec lui.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si le secrétaire parlementaire n'est même pas prêt à envisager de le prendre en



[Text]

there is not much point in me drafting a statement. Now, the least . . .

**The Chairman:** Well, now . . .

**Mr. Mazankowski:** Just a minute. I would . . .

**The Chairman:** Order, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** —like to know what happened to that conciliatory approach that we heard so much about yesterday, where the minister said that he is going to listen to the committee, is going to accept the advice of the committee . . .

**The Chairman:** You are not listening to the Chair, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Well, what is your point of order, then?

**The Chairman:** I do not have a point of order. I am just saying that you are not in order at the moment because I did not recognize you to begin with.

**Mr. Mazankowski:** Oh, I am sorry. Well, put me . . . All right.

**The Chairman:** The point is that I do not think the parliamentary secretary said what you attributed to him. As I heard him, he said he did not believe, but that does not mean that the minister would not buy it.

**Mr. Mazankowski:** Well, he has spoken for the minister.

• 1445

**The Chairman:** It would seem to me that we can get into an argument or a discussion, whatever you want to call it, on whether or not there should be a preamble to this bill, and we could, I suppose spend the whole afternoon on it. If that is what members want, well, I am prepared to do that. But I did, as a matter of fact, call Clause 2 after a discussion on whether we would stand Clause 2 or deal with it.

It would seem to me that members, particularly the Official Opposition, have made it very clear that they believe there should be a preamble to the bill. It would seem to me, therefore, that the parliamentary secretary and/or the officials would take that point of view to the minister, and I will certainly convey it to him, and ask him to consider it, and at some stage during the clause-by-clause consideration, report back to the committee the minister's reaction as to whether or not he would consider adding a preamble at report stage. But the fact remains that no matter how much we discuss it here, we cannot do it.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, then might I ask you: When is it appropriate to discuss a preamble to the bill, during the consideration of Clause 59, Clause 60, Clause 61, or what-have-you? It seems to me that we are starting out with the main thrust of the bill, namely the interpretation of the various words. It would seem to me that the statement of objectives, or the statement of purpose, of the bill should be enshrined, clearly, at the outset. You say that it can only be

[Translation]

considération, je ne vois pas très bien pourquoi je rédigerais un énoncé. Or le moins . . .

**Le président:** Eh bien, maintenant . . .

**M. Mazankowski:** Une minute. Je voudrais . . .

**Le président:** À l'ordre, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** —savoir ce qui est arrivé de l'attitude conciliatrice dont nous avons tant entendu parler hier, lorsque le ministère nous a dit qu'il était prêt à écouter le Comité, à accepter les avis de celui-ci . . .

**Le président:** Monsieur Mazankowski, vous n'écoutez pas le président.

**M. Mazankowski:** Eh bien, quel est votre rappel au Règlement, alors?

**Le président:** Je n'ai aucun rappel au Règlement. J'ai tout simplement dit que votre intervention était irrecevable parce que je ne vous avais pas donné la parole.

**M. Mazankowski:** Alors, je m'excuse. Eh bien, inscrivez-moi . . . Très bien.

**Le président:** Il me semble que le secrétaire parlementaire n'a pas tenu les propos que vous lui avez attribués. Selon moi, il a dit qu'il n'y croyait pas, mais cela ne signifie pas que le ministre n'acceptera pas cette suggestion.

**M. Mazankowski:** Bien, il parlait au nom du ministre.

**Le président:** Il me semble que nous pourrions entrer dans un débat ou une discussion, que vous l'appeliez comme vous voulez, pour savoir si oui ou non le projet de loi devrait comporter un préambule, et nous pourrions, j'imagine, y consacrer tout l'après-midi. Si c'est là la volonté des membres, eh bien, je suis prêt à m'y soumettre. Mais, en réalité, j'ai mis à l'étude la clause 2 après une discussion quant à savoir si nous allions la reporter à plus tard ou nous en occuper immédiatement.

Il me semble que les membres, surtout ceux de l'Opposition officielle, ont dit clairement qu'ils croyaient que le projet de loi devrait comporter un préambule. Il me semble, alors, que le secrétaire parlementaire ou les fonctionnaires vont saisir le ministre de ce point de vue. Quant à moi, je le ferai certainement et je lui demanderai même de le prendre en considération. Et à une certaine étape de l'étude par clause, je rendrai compte au comité de la réaction du ministre quant à savoir si oui ou non il envisagerait d'ajouter un préambule à l'étape du rapport. Mais il reste que même si nous pouvons en discuter ici autant que nous le voulons, nous ne pourrions prendre une décision.

**M. Mazankowski:** Bien, monsieur le président, alors je vous poserais la question suivante: quand conviendrait-il d'examiner la question du préambule du projet de loi, au cours de l'étude de la clause 59, de la clause 60, de la clause 61 ou n'importe quelle autre? Il me semble que nous abordons l'élément principal du projet de loi, savoir l'interprétation de ses divers termes. Il me semble que l'énoncé des objectifs, ou l'énoncé du but, du projet de loi devait être établi clairement dès le début.

*[Texte]*

entertained now during report stage of the consideration of the bill, but I simply remind you, sir, that this bill has had a number of amendments introduced to it by the minister, by the government, through the process of a press release. So there are other ways and means of doing it, with respect.

I would like to know from Mr. Kroeger, and his officials, if he would consider it appropriate and in the best interests of this bill to implement or incorporate a statement of purpose that would spell out its objectives consistent with the umbrella piece of legislation, or the umbrella law, that we are governed by; namely the National Transportation Act and the Railway Act.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Just as a preamble to my response . . .

**Mr. McKnight:** Do you need a preamble?

**Mr. Kroeger:** I use them all the time, Mr. McKnight.

**The Chairman:** It is not at all unusual in committee.

**Mr. Kroeger:** It seems to me that the kind of discussion we have just been hearing is an example of the sort of thing the minister had in mind yesterday where, on certain areas which are a matter of judgment, he would like to have the views of the committee collectively as to which way to go. In my earlier remarks, I hope I did not convey the sense that a preamble had at this point been precluded.

Now, coming directly to Mr. Mazankowski's question, the question of having a preamble in the bill was extensively discussed in meetings of the legislative task force which, as members of the committee are aware, included the major grain companies, the crushers, the cattlemen, the railways, and so forth. The conclusion arrived at in the task force, which, of course, need not be the last word, was that it would be difficult to develop a satisfactory preamble for the bill, and there was some doubt as to what it would add.

Now, let me explain the problem of why it might not add much. Preambles . . . and Mr. Lefebvre can elaborate on this—are generally useful in a bill where there is a wide latitude of discretion. This bill, in general, is either very, very precise, as in some of the financial formulas, or where the activity to be engaged in is more general and discretionary, such as the activities of the grain transportation administration. The objectives there are spelled out: efficiency, car allocation, and so forth. So that was one reason that the legislative task force concluded that a preamble could be dispensed with.

The second consideration—just to illustrate the difficulty of coming up with a preamble that does not offend somebody; because on a subject like this, there is almost always someone who is going to be offended—if one were to incorporate the objectives of the National Transportation Act into this bill, the National Transportation Act talks about the widest possible

*[Traduction]*

Vous nous dites maintenant que cette étude ne peut être envisagée qu'à l'étape du rapport, mais je vous rappelle simplement, monsieur, qu'un certain nombre de modifications ont été apportées à ce projet de loi par le ministre, par le gouvernement, au moyen de communiqués de presse. Il y a donc d'autres moyens d'y apporter des modifications.

J'aimerais savoir de M. Kroeger, et de ses fonctionnaires, s'il croit qu'il est bon et utile pour le projet de loi d'ajouter ou d'inclure un énoncé de principes dans lequel seraient exprimés ses objectifs compatibles avec la mesure législative fondamentale, ou la loi fondamentale, qui nous régit, savoir la Loi nationale sur les transports et la Loi sur les chemins de fer.

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Juste un préambule à ma réponse.

**M. McKnight:** Vous avez besoin d'un préambule?

**M. Kroeger:** J'y recours parfois, monsieur McKnight.

**Le président:** Ce n'est pas du tout rare au comité.

**M. Kroeger:** Il me semble que ce genre de débat que nous venons d'avoir est un exemple de ce à quoi pensait le ministre hier lorsqu'il a dit que, concernant certaines questions qui font appel au discernement, il aimerait connaître l'opinion collective du comité. Dans mes observations antérieures, j'espère ne pas avoir donné l'impression d'exclure un préambule à ce stade.

Maintenant, pour en venir directement à la question de M. Mazankowski, la question du préambule a été discutée en profondeur à l'occasion des rencontres du groupe de travail législatif qui, comme les membres du comité le savent, comprend des représentants des principales entreprises céréalières, des minoteries, des éleveurs, des sociétés ferroviaires et le reste. Ce groupe de travail, qui ne doit pas nécessairement avoir le dernier mot, en est arrivé à la conclusion qu'il serait difficile de mettre au point un préambule satisfaisant et que son utilité était douteuse.

Maintenant, permettez-moi d'expliquer pourquoi il se pourrait qu'il n'ajoute rien. Les préambules—et M. Lefebvre pourrait s'étendre là dessus—sont généralement utiles dans une loi où il y a une grande place de laisser à la discrétion. En général, ce projet de loi est soit très précis comme dans certains énoncés financiers ou là où les opérations visées sont plus générales et discrétionnaires comme lorsqu'il s'agit de la gestion du transport des céréales. Les objectifs sont énoncés: efficacité, la répartition des wagons et le reste. Voilà l'une des raisons pour lesquelles le groupe de travail législatif en est arrivé à la conclusion qu'on pouvait se dispenser d'un préambule.

Le deuxième élément—seulement pour illustrer la difficulté de parvenir à un préambule qui n'offense personne; car dans des questions comme celle-ci, il y a presque toujours quelqu'un qui se considère offensé—si l'on voulait incorporer les objectifs de la Loi nationale sur les transports dans le projet de loi actuel, cette loi nationale traite d'une gamme de concurrence



[Text]

scope for competition amongst the various modes of transportation. There are some who could interpret that as biasing the outcome in favour of trucking and closure of branch lines as against preservation of the existing system. There are many other examples that one could give in which innocuous-looking wording might be seen as threatening by one or other of the many diverse parties in this field. So it is not an easy question.

But I will come back to my preamble, which is that I am sure the minister would like to have the views of the committee on whether a preamble in the bill is desirable, in the committee's judgment.

**The Chairman:** Mr. Flis.

**Mr. Flis:** I asked a specific question of the opposition and I did not get an answer which might, as I say, move the proceedings on. I said that if the opposition has a suggested wording, we are willing to take that wording to the minister. It would go a long way.

One complaint I hear in many parliamentary committees is that their hands are tied; they are not given autonomy to think for themselves, etc. We had a minister yesterday who threw the ball in our court. He said, look, you have crossed the country; you have heard these hearings; now come up with certain suggestions, recommendations, etc., and we are willing to consider them. Now all of a sudden the committee wants to toss the ball back in the minister's court. He tossed it in our court. Let us come up with something concrete and we will take it to the minister.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if Mr. Flis will be just a little patient—I know he wants to get this bill through so he can get some holidays. We are prepared to work right through to September 12 or 13.

**The Chairman:** Let us not ascribe motives to each other.

**Mr. Mazankowski:** Well, in his comments he ascribed a motive to me.

I am simply exploring the advisability and the feasibility of a preamble. If it bothers Mr. Flis that I engage in a dialogue with the deputy minister and his officials, who are responsible for the writing of this bill, then I am really sorry about that, because perhaps some of his people should have engaged in that as well and we would not have the trouble with this piece of legislation that we are having.

The fact of the matter is that yes, if the minister and the officials are not prepared to draft a statement of objectives based on the whole genesis and the foundation of this piece of legislation—and I say to you, sir, it more properly should come from the government, because it really is a government bill. It started with a statement of transportation principles, which were referred to Mr. Gilson, and I presume it was in anticipation of fulfilment of those objectives that this piece of legislation was drafted. I simply think if you are going to judge the adequacy or inadequacy of this piece of legislation at some time, there has to be a bench-mark; and I think that bench-

[Translation]

la plus large possible entre les divers modes de transport. Certains pourraient croire que l'on favorise ici le camionnage et la fermeture des embranchements ferroviaires contre le maintien du système actuel. Il y a beaucoup d'autres exemples que l'on pourrait donner ou un libellé qui semble plutôt inoffensif pourrait être considéré comme dangereux par l'une ou l'autre partie dans ce domaine. Ce n'est donc pas une question facile.

Mais je vais revenir à mon préambule pour dire que le ministre serait certainement heureux d'avoir l'avis du comité quant à savoir si, d'après lui, il est souhaitable d'ajouter un préambule au projet de loi.

**Le président:** Monsieur Flis.

**M. Flis:** J'ai demandé une question précise à l'Opposition et je n'ai pas reçu de réponse qui pourrait, comme je le dis, faire avancer le débat. J'ai dit que si l'Opposition avait suggéré un libellé, nous en ferions volontiers part au ministre. Leur suggestion aurait un effet durable.

Une plainte que j'entends de la part de nombreux comités parlementaires c'est que leurs mains sont liées; ils n'ont pas l'autonomie voulue pour penser par eux-mêmes, etc. Hier le ministre nous a dit que c'était à nous de jouer. Il nous a dit, vous venez de traverser le pays, vous avez entendu des témoins, maintenant faites-nous des suggestions, des recommandations, etc.; et nous les étudierons volontiers. Maintenant, tout à coup, le comité veut renvoyer la balle au ministre. C'est à nous de jouer. Produisons quelque chose de concret et présentons-le au ministre.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si M. Flis veut être seulement un peu patient—je sais qu'il veut voir ce projet de loi adopté pour pouvoir aller en vacances. Nous sommes prêts à travailler jusqu'au 12 ou 13 septembre.

**Le président:** N'allons pas maintenant attribuer des motifs aux autres.

**M. Mazankowski:** Bien, dans ses observations il m'en a attribué un, un motif.

J'étudie simplement l'opportunité et la praticabilité d'un préambule. Si cela gêne M. Flis que j'engage un dialogue avec le sous-ministre et ses fonctionnaires, qui sont chargés de la rédaction de ce projet de loi, alors je le regrette beaucoup, mais peut-être que certaines personnes auraient dû en faire autant et que nous n'aurions pas toute la difficulté que nous avons maintenant avec cette mesure législative.

En réalité, si le ministre et ses fonctionnaires ne sont pas prêts à rédiger un énoncé d'objectifs fondé sur toute la genèse et la base de cette mesure législative—et je vous le dis, monsieur, que cela devrait provenir du gouvernement car il s'agit d'un projet de loi gouvernemental. Le tout a commencé par un exposé de principes sur les transports, qui a été remis à M. Gilson, et j'imagine que c'est dans le but de remplir ces objectifs que cette mesure législative a été rédigée. Je pense simplement que si l'on veut juger de l'opportunité ou non de cette mesure législative, il faut disposer d'un point de repère; et

## [Texte]

mark could best be described in a statement of purpose or a statement of objectives.

I say to Mr. Kroeger, through you, Mr. Chairman, that we are establishing here, in a legal way, two new bodies which are going to be given a fair amount of power, one in an advisory capacity and one in an administrative capacity; namely, the Senior Grain Transportation Committee and the Grain Transportation Agency. While there are going to be the duties outlined for those two specific bodies, it seems to me that to judge the overall effect and performance of Bill C-155 they have to be measured against something. As it now stands, the bill is put together for purpose of facilitating the transportation and handling of western grain. Well, we know really, in essence, there is a lot more to this bill than that. I simply say, rather than putting together ad hoc pieces of legislation that may not necessarily blend with the umbrella legislation of the National Transportation Act, we should be trying to synchronize our legislation so we can, hopefully, at some point in time, develop a total national transportation policy. This, as the minister said yesterday, is sort of the beginning of an evolutionary process.

• 1455

So, surely, if this is the beginning of a new evolutionary process to incorporate or to develop an effective grain handling and transportation system, it seems to me the basic fundamental we want to achieve should be clearly enshrined in statute form. As Mr. Mayer has pointed out, one really only has to go to the statement of principles Minister Pepin outlined at the outset and incorporate those in the proper fashion, and I think it would find general support from this committee.

The other point I appreciate the deputy minister pointing out is the fact that the task forces are certainly not the last word in consideration of this. I am pleased he has implied that Parliament indeed has the last word. Quite frankly, sir, this piece of legislation, this whole exercise, has only been in the parliamentary forum since May. So, if we are learning in the process, we just want to remind you that you had quite an advance upon us.

I would hope you would consider drafting . . . because if it is decided by the minister to go along with something like that, I would presume it would be you and your officials who would be drafting it—if you are prepared to draft your version, I am prepared to draft mine.

**The Chairman:** Now, before we go any further with this, I wonder if I might be permitted to make a brief comment and a request to the officials. I hope I am speaking for the entire committee; maybe I am not. Starting where Mr. Mazankowski's preamble ended and his real intervention began: it seems to me he was making a request of the deputy minister and the legal draftsmen to, first of all, discuss with the minister the possibility of including a preamble, which may well be a good idea. Certainly it is a request that I believe should be taken to the minister, and we should get a reaction as soon as possible.

## [Traduction]

je crois que le meilleur point de repère serait un énoncé d'objectifs ou de motifs.

Je dis à M. Kroeger, par votre entremise, monsieur le président, que nous établissons ici, de façon légale, deux nouveaux organismes qui vont disposer d'un pouvoir assez considérable, l'un de nature consultative et l'autre de nature administrative; savoir, le Comité supérieur sur le transport du grain et l'Agence sur le transport du grain. Même si les mandats de ces deux organismes vont être établis, il me semble que pour juger de l'effet général et des résultats du projet de loi C-155, il faudrait disposer d'un point de repère. Sous sa forme actuelle, le projet de loi a pour but de faciliter le transport et la manutention du grain de l'Ouest. Bien, nous savons vraiment que ce projet de loi est beaucoup plus complexe que cela en essence. Je dis simplement que, plutôt que de rassembler des parties spéciales de la loi qui peuvent ne pas se fonder nécessairement à la mesure législative parapluie de la Loi nationale sur les transports, nous devrions essayer de synchroniser nos lois afin de pouvoir, à un moment donné, élaborer une politique nationale globale sur les transports. Comme le ministre l'a dit hier, cela constitue le début d'un processus évolutionnaire.

Par conséquent, s'il s'agit du début d'un nouveau processus évolutionnaire d'incorporation ou de mise au point d'un système efficace de manutention et de transport des grains, il me semble que l'objectif de base que nous voulons atteindre devrait être clairement exprimé sous forme de texte de loi. Comme M. Mayer l'a souligné, on n'a seulement qu'à prendre l'énoncé des principes du ministre Pepin présenté au début et l'incorporer de façon appropriée et je pense que j'aurais l'appui général des membres du Comité.

L'autre point abordé par le sous-ministre, et avec lequel je suis d'accord, est le fait que les groupes d'étude ne sont certainement pas le fin mot de cette histoire. Je suis content qu'il ait précisé que le Parlement a en fait le dernier mot. Franchement, monsieur, cette partie de la loi, tout cet exercice, n'a été présentée devant le Parlement que depuis le mois de mai. Donc, si nous apprenons en cours de discussion, nous voulons seulement vous rappeler que vous aviez une assez bonne avance par rapport à nous.

J'espère que vous allez penser à rédiger . . . parce que, si le ministre décide de continuer avec quelque chose comme cela, je suppose que vous et vos représentants devrez rédiger le projet . . . si vous êtes prêts à rédiger votre version, je suis prêt à rédiger la mienne.

**Le président:** Maintenant, avant de poursuivre cette question, je me demande si je peux être autorisé à faire un bref commentaire et à présenter une demande aux fonctionnaires. J'espère que je m'adresse à tout le Comité; peut-être que non. Retournons là où M. Mazankowski a terminé son préambule et commencé sa véritable intervention: il m'a semblé qu'il demandait au sous-ministre et aux rédacteurs juridiques de, premièrement, discuter avec le ministre de la possibilité d'inclure un exposé des motifs, ce qui peut bien être une bonne idée. C'est certainement une demande qui, à mon avis, devrait



[Text]

Could I ask you, Mr. Kroeger, if you would do that, and once you have a sense of the minister's reaction, if he is positive in his response, would you have a proposed preamble drawn up? Even though the committee cannot put it in the bill, it might facilitate the progress of the bill. Would you do that, please, sir?

**Mr. Kroeger:** The answer to both questions is yes, Mr. Chairman, the latter, of course, subject to the minister's agreement.

**The Chairman:** Of course.

Mr. Mayer, followed by Mr. Benjamin.

**Mr. Mayer:** I just want to compliment you, Mr. Chairman, on summarizing what has gone on so far on the preamble and asking the deputy to take the request to the minister, and just make a couple of pitches with the deputy in terms of how proper it is, and I think right, that the government draft it. Mr. Kroeger mentioned this bill is not really very discretionary. I would point out to them that Clause 33 is full of discretions: "the minister may . . .", "the minister may . . .", "notwithstanding anything in this or any other act . . .", "the Governor in Council may . . .". There are several discretionary parts of the bill that give the government wide, wide powers, and I think it would help any future minister in deciding on what kind of discretion he should exercise, if he could judge it against a preamble. So I think in many ways you make the case when you say that this bill is not discretionary. I would submit that it is discretionary and could benefit from a statement of purpose or a preamble.

• 1500

The second point is that I agree totally with what Mr. Mazankowski said—legislative task forces are just that. This is the legislature right here. This is the elected body that legislates; so they can recommend, but surely if you are going to believe in the parliamentary democracy system then it is up to this body and this committee under this distinguished chairman to decide. I would submit that if it is the collective judgment of this committee, and I would think that it probably should be, then that should certainly outweigh any of the prejudging done by a legislative task force.

So just on those two brief points, I would hope that would have some influence on the deputy so if there is going to be a preamble drafted, it would rightly and properly come from the government.

Thank you.

**The Chairman:** I am sure the deputy is influential with the minister.

If you have a point to make, proceed, Mr. Benjamin.

[Translation]

être présentée au ministre et nous devrions connaître sa réaction le plus tôt possible.

Puis-je vous demander, monsieur Kroeger, si vous feriez cela et, lorsque vous aurez une idée de la réaction du ministre, si sa réponse est positive, pourriez-vous rédiger un exposé? Même si le Comité ne peut l'inclure dans le projet de loi, cela pourrait faciliter son évolution. Feriez-vous cela s'il vous plaît, monsieur?

**M. Kroeger:** La réponse aux deux questions est oui, monsieur le président, la dernière, bien sûr, si le ministre est d'accord.

**Le président:** Bien sûr.

M. Mayer, suivi de M. Benjamin.

**M. Mayer:** Je veux simplement vous féliciter, monsieur le président, sur la façon dont vous avez résumé ce qui a été dit jusqu'à maintenant sur l'exposé des motifs et demandé au sous-ministre de présenter la demande au ministre et de rédiger seulement quelques jets avec le sous-ministre sur la pertinence de cela et je pense que le gouvernement devrait le rédiger. M. Kroeger a dit que ce projet de loi n'est pas vraiment discrétionnaire. Je leur ferai remarquer que l'article 33 est plein d'éléments discrétionnaires: «le ministre peut . . .», «le ministre peut . . .», «nonobstant quelque chose dans cette loi ou une autre loi . . .», «le gouverneur en conseil peut . . .». Il y a de nombreuses parties discrétionnaires du projet de loi qui donnent au gouvernement des pouvoirs très étendus et je pense que cela aiderait tous ceux qui deviendront ministres à déterminer le genre de discrétion qu'il devrait exercer, s'ils pouvaient le comparer au bill. Je pense donc que vous avez raison, de maintes façons lorsque vous dites que ce projet de loi n'est pas discrétionnaire. J'allèguerais qu'il est discrétionnaire et bénéficierait d'un énoncé ou d'un exposé des motifs.

Deuxièmement, je suis entièrement d'accord avec ce que M. Mazankowski a dit—les groupes d'étude sur les lois ne sont que cela. Nous avons affaire au droit législatif ici. Ce sont les membres élus qui légifèrent; ils peuvent donc faire des recommandations, mais en vérité, si vous croyez au système démocratique parlementaire, c'est à ce corps et à ce Comité sous la direction de ce distingué président à décider. Je dirais que s'il s'agit de l'opinion collective de ce Comité, et je pense que cela devrait être le cas, cela aurait certainement eu plus d'influence qu'un jugement prématuré présenté par un groupe d'étude sur les lois.

Donc, en ce qui concerne seulement ces deux points, j'espère que cela influencera le sous-ministre de façon que si un exposé des motifs doit être rédigé cela viendra du gouvernement en bonne et due forme.

Merci

**Le président:** Je suis certain que le sous-ministre a une influence sur le ministre.

Si vous voulez dire quelque chose, monsieur Benjamin, allez-y.

[*Texte*]

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Chairman, I am wondering who the hell is in charge around here . . .

**The Chairman:** Parliamentary language, please.

**Mr. Benjamin:** —and who the hell is responsible. The minister told us that he is prepared to listen. He wants our views. Mr. Mazankowski says he wants a preamble. If he or I, or anybody else on the committee on this side of the table at least, attempts to move a preamble, we are out of order.

**The Chairman:** You are indeed.

**Mr. Benjamin:** Exactly. But the minister wants our views. Obviously the Conservatives want to have a preamble. I am anxious to hear what their preamble would be, but they cannot present a preamble until the government does; and we would like to present our preamble.

Now, Mr. Chairman, does this committee have to rely on the good graces of the deputy and his officials or some member of the government side to run over to the minister and relay the wishes of Mr. Mazankowski and the other Conservative members, and my wishes, and then wait until the minister considers our views, but we cannot present our views for him to consider in the first place? What kind of nonsense is this? I want to hear the Conservatives' preamble which brings about the abolishment of the Crowsnest Pass rates. I want to hear it.

**The Chairman:** Well, you may want to hear it, Mr. Benjamin . . .

**Mr. Benjamin:** I want to hear the government's preamble.

**The Chairman:** —but you are not going to hear it on clause-by-clause study of this bill, because it is out of order.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, you have just requested the deputy minister to take these views to the minister. Then the deputy minister will run back to this committee and tell us whether or not our views have received the consideration of the minister.

Does this committee have any reason for meeting in the first place? If all we are going to do is sit here and argue on a matter on which the minister says he wants our views, but we cannot present the views in this committee in any legal, parliamentary manner and we are going to have to wait for the parliamentary secretary or the deputy minister to go to the minister and come back, why do we not adjourn this committee until next Tuesday and see what comes back through the parliamentary secretary or the deputy minister? We "ain't" going to get it from the minister, even though he says he wants to hear our views. We want a preamble before clause-by-clause consideration! Mr. Chairman, this is a farce, if I ever saw one.

**The Chairman:** Order, Mr. Benjamin. You can be as indignant as you want about it, but I did not design the rules of the House of Commons.

[*Traduction*]

**M. Benjamin:** Bien, monsieur le président, je me demande qui diable s'occupe ici de . . .

**Le président:** Langage parlementaire, s'il vous plaît.

**M. Benjamin:** —et qui diable est responsable. Le ministre nous a dit qu'il est prêt à écouter. Il veut connaître nos points de vue. M. Mazankowski dit qu'il veut un exposé des motifs. Si lui ou moi ou quelqu'un d'autre de ce côté de la table au moins essaie de faire un exposé des motifs, nous manquons au Règlement.

**Le président:** En effet.

**M. Benjamin:** Exactement. Mais le ministre veut connaître nos points de vue. Evidemment les Conservateurs veulent avoir un exposé des motifs. J'ai hâte de savoir ce que sera leur exposé, mais ils ne peuvent le présenter tant que le gouvernement ne l'aura pas fait; et j'aimerais présenter notre exposé des motifs.

Maintenant, monsieur le président, ce Comité doit-il compter sur les bonnes grâces du sous-ministre? Et de ses fonctionnaires ou de certains membres du côté du gouvernement pour aller trouver le ministre et lui présenter les souhaits de M. Mazankowski et des autres conservateurs ainsi que les miens, attendre jusqu'à ce que le ministre ait étudié nos points de vue, mais nous ne pouvons pas lui présenter nos points de vue pour qu'il les étudie en premier? Quel non sens est-ce cela? Je veux entendre l'exposé des motifs des Conservateurs sur l'abolissement des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Je veux l'entendre.

**Le président:** Bien, vous pouvez vouloir l'entendre, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je veux entendre l'exposé des motifs du gouvernement.

**Le président:** —mais vous ne l'entendrez pas dans le cadre d'une étude article par article de ce projet de loi, parce que c'est contraire au Règlement.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, vous venez de demander au sous-ministre de rapporter ces points de vue au ministre. Puis le sous-ministre reviendra devant ce Comité pour nous dire si le ministre a pris ou non nos points de vue en considération.

Est-ce que ce Comité a une raison de se réunir d'abord? Si nous devons nous asseoir ici et discuter d'une question au sujet de laquelle le ministre dit qu'il veut connaître nos points de vue, mais que nous ne pouvons présenter nos points de vue au Comité de façon légale et parlementaire et que nous devons attendre que le secrétaire parlementaire ou le sous-ministre aille voir le ministre et revienne, pourquoi n'ajournons-nous pas ce Comité jusqu'à mardi prochain pour attendre les nouvelles du secrétaire parlementaire ou du sous-ministre? Nous n'allons pas en avoir du ministre même s'il dit qu'il veut entendre nos points de vue. Nous voulons un exposé des motifs avant un examen des articles un par un! Monsieur le président, c'est une farce comme je n'en ai jamais entendue.

**Le président:** Irrécevable, monsieur Benjamin. Vous pouvez vous indigner tant que vous voulez, mais je n'ai pas établi les Règlements de la Chambre des communes.



[Text]

**Mr. Benjamin:** Yes, exactly.

**The Chairman:** I only try to operate under them.

**Mr. Benjamin:** I did not say you did.

**The Chairman:** So let us stick to them.

**Mr. Benjamin:** I did not say you did.

**The Chairman:** Mr. McKnight.

**Mr. Benjamin:** You should be adjourning this meeting yourself.

**The Chairman:** Thank you for your advice.

**Mr. McKnight:** My turn now. Thank you, Mr. Chairman.

I would just like to add my views on the need and some of the rationale for a preamble. I have not found in any government documentation whether the existing statutory rate for the movement of grain is a developmental statutory rate in the form of industrialization of western Canada. I have not found in any government representation I have seen whether it is a transportation subsidy to the producers of grain. Nor have I found in any government documentation whether the government in its wisdom considers a statutory rate for the movement of grain an agricultural subsidy.

• 1505

Yet, when I look in this bill, I find contradictions in all parts of transportation, agriculture and development; and if we are going to discuss a bill that is, as Mr. Kroeger said, a major bill, without knowing the government's feelings or belief in the present statutory rate as it now exists, and how that can contribute to agriculture, development industrially, or transportation, and what priority or what mode is allocated to the statutory rate, I find it very difficult, Mr. Chairman, to make amendments and to go through a bill of some 70 clauses.

Accepting your ruling, Mr. Chairman, that a preamble now by the committee would not be in order, and it may be in order that the minister's officials would make a statement as to the government's viewing of the present statutory rate and how it affects industrialization, agriculture or transportation, and what it is designed to do, what was the original intent, and how has it been used, then we can go forward and see how this proposed change of those statutory rates can be regulated and effected.

**The Chairman:** I guess part of this is my fault in asking the deputy minister to do what I thought the Official Opposition wanted done. I thought I was facilitating the wishes of the members of the committee, but Mr. Benjamin tells me that that should be cause enough to adjourn the committee. If the committee wants me to withdraw that request that I made to Mr. Kroeger, I will do so, but I thought it was simply a matter

[Translation]

**M. Benjamin:** Exactement.

**Le président:** J'essaie seulement de les respecter.

**M. Benjamin:** Je n'ai pas dit que vous l'aviez fait.

**Le président:** Laissez-nous donc les observer.

**M. Benjamin:** Je n'ai pas dit que vous l'avez fait.

**Le président:** Monsieur McKnight.

**M. Benjamin:** Vous devriez ajourner cette réunion vous-même.

**Le président:** Merci de votre conseil.

**M. McKnight:** Mon tour maintenant. Merci, monsieur le président.

J'aimerais ajouter mon point de vue sur la nécessité d'un exposé des motifs et sur le principe de la chose. Je n'ai trouvé dans aucun document gouvernemental si le taux statutaire existant pour le mouvement du grain est un taux statutaire de croissance sous la forme de l'industrialisation de l'Ouest canadien. Je n'ai pas trouvé dans tous les documents qui émanent du gouvernement s'il s'agit d'une subvention pour le transport offerte aux producteurs de grains. Je n'ai pas trouvé non plus si le gouvernement, dans sa sagesse, considère qu'un taux statutaire pour le transport du grain est une subvention agricole.

Mais, lorsque j'examine ce projet de loi, je vois des contradictions en ce qui concerne tous les aspects des transports, de l'agriculture et de l'industrialisation; de plus, je trouve très difficile d'étudier un projet de loi qui, d'après M. Kroeger, est un projet de loi d'importance majeure, sans connaître l'opinion du gouvernement touchant le tarif statutaire, tel qu'il existe actuellement, ni la façon dont ce tarif peut contribuer à l'agriculture, à l'essor industriel ou aux transports, ni la priorité et le rôle attribués au tarif statutaire. Dans ces conditions, je trouve extrêmement difficile, monsieur le président, d'apporter des modifications et d'examiner en détail un projet de loi qui renferme quelque 70 articles.

Acceptant votre décision, monsieur le président, selon laquelle un préambule établi maintenant par le Comité ne serait pas à propos, peut-être serait-il dans les règles que les fonctionnaires du ministre fassent connaître l'avis du gouvernement sur le tarif statutaire actuel et sur la façon dont ce tarif influe sur l'industrialisation, l'agriculture ou les transports; sur l'objectif de ce tarif, le but dans lequel il a été établi et la façon dont il a été utilisé. Nous pourrions ensuite progresser et examiner comment la modification des tarifs statutaires qui a été présentée pourra être insérée dans la loi et mise en vigueur.

**Le président:** Je suppose que je suis en partie responsable de tout ceci du fait que j'aie demandé au sous-ministre de faire ce que je croyais que l'opposition officielle désirait. J'ai pensé faciliter ainsi la tâche des membres du Comité, mais M. Benjamin me dit que ceci suffit pour que le Comité s'ajourne. Si le Comité désire que je retire la demande que j'ai faite à M. Kroeger, je le ferai. Je désirais simplement faciliter les

## [Texte]

of facilitating communication between the members of this committee and the minister, to get the minister's views on a matter that seems to be of significant importance to some of the members of this committee.

In any case, I think I have heard all those members who wish to speak on this matter, and unless I am instructed otherwise, my request to the deputy minister stands.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just to satisfy Mr. Benjamin, who has made some rather off-handed remarks about our preamble, let me assure you, and other members of the committee, that we are fully competent to draft a statement of purpose and a statement of objectives, and then Mr. Benjamin can make his judgment on that basis.

**The Chairman:** That is fine, Mr. Mazankowski. I just reiterate . . .

Yes, Mr. Bockstael.

**Mr. Bockstael:** Mr. Chairman, this committee was seized with Bill C-155 as printed and submitted to the House. There was no preamble in it. I would point out that when we were dealing with the Constitution of Canada, we went through the bill from start to finish and drafted the preamble at the end as a consequence of what the bill contained. We do not know what amendments are going to take place, and the preamble could be in contradiction with the amended version, so I suggest to you that we just keep on going with clause-by-clause and do the job that has been assigned to us and not try to put in things which according to Beauchesne we are not at liberty to do at this time.

**The Chairman:** Well, Mr. Bockstael, we are not going to put in anything that is contrary to the standing orders and procedures of the House, I can assure you of that; not as long as I am, if you will pardon the expression, calling the shots, so to speak, or refereeing—whichever you like. I am simply, again, trying to facilitate getting the will of the committee before the minister in the spirit in which the minister came before us yesterday.

I will simply wind up my remarks by saying that if that is agreeable to the committee, I would suggest now that we start dealing with Clause 2. Is that it . . . ? Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** If I could just interject—I am sorry, to my colleague, Mr. Murta—Mr. Chairman, I thought I had asked a question of Mr. Kroeger, accepting the dictum of the Chair that *Beauchesne's* had ruled a preamble out of order by this committee.

• 1510

I asked the officials of the minister's department if they cared to make a statement regarding their views and the government's views, which I am sure are the same, regarding the statutory rate as it now exists, as to what phase of develop-

## [Traduction]

échanges de vues entre les membres du Comité et le ministre, obtenir l'avis du ministre sur une question que certains membres du Comité semblaient juger d'importance vitale.

De toute façon, je pense avoir entendu tous les membres qui désiraient donner leur opinion sur cette question; à moins d'indication contraire, je maintiens ma demande auprès du sous-ministre.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, pour donner satisfaction à M. Benjamin qui a fait quelques observations plutôt hâtives sur notre préambule, permettez-moi de vous assurer, vous-même et tous les membres du Comité, que nous sommes tout à fait qualifiés pour rédiger un préambule et que M. Benjamin peut former son opinion en se fondant là-dessus.

**Le président:** Très bien, monsieur Mazankowski. Je désire seulement répéter . . .

Oui, monsieur Bockstael.

**M. Bockstael:** Monsieur le président, le Comité a été saisi du projet de loi C-155, tel qu'il a été imprimé et présenté à la Chambre. Il ne comportait aucun préambule. Je voudrais faire remarquer que, lorsque nous nous sommes penchés sur la Constitution du Canada, nous avons passé le projet de loi en revue du début à la fin et nous avons établi le préambule à la fin, en fonction de ce que le projet de loi renfermait. Comme nous ignorons quelles seront les modifications apportées, il se peut que le préambule soit en contradiction avec la version modifiée. Je suggère donc que nous continuions à étudier le projet de loi article par article et que nous nous en tenions au travail qui nous a été confié, sans essayer de faire des choses que, selon *Beauchesne*, nous n'avons pas l'autorisation de faire à ce stade-ci.

**Le président:** Je vous assure, monsieur Bockstael, que nous n'allons rien faire qui aille à l'encontre des règlements et des procédures de la Chambre. N'ayez aucune crainte à ce sujet, aussi longtemps que, si vous me pardonnez l'expression, je «mènerai le bal», pour ainsi dire, ou que je serai l'arbitre, si vous préférez. J'essaie simplement, là encore, d'amener le Comité à adopter à l'égard du ministre la même attitude que celui-ci avait lorsqu'il est venu ici hier.

Je vais terminer en demandant au Comité, s'il est d'accord, de commencer l'étude de l'article 2. C'est bien cela . . . ? Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Si je peux simplement faire une remarque . . . je m'excuse auprès de mon collègue M. Murta . . . monsieur le président, je pensais avoir posé une question à M. Kroeger, acceptant l'opinion exprimée par le président selon laquelle *Beauchesne* avait déclaré que l'établissement d'un préambule, par le présent Comité, était contraire au Règlement.

J'ai demandé aux fonctionnaires du ministère que dirige le ministre s'ils désiraient faire une déclaration concernant leurs opinions et celles du gouvernement, qui sont les mêmes j'en suis sûr, sur le tarif statutaire tel qu'il existe actuellement, à



[Text]

ment, whether it is agricultural assistance, whether it is industrialization for western Canada in its present form, or whether it is transportation, which is something... We are looking at the present statutory rates applicable to the movement of grain in western Canada.

**The Chairman:** You did ask that question, Mr. McKnight, and I did not give the officials an opportunity to answer. I apologize to you, and invite them to respond; after which I will go to Mr. Murta.

**Mr. Kroeger:** I am sorry, Mr. Chairman, I had not interpreted Mr. McKnight's observations as a question.

I think the most I can say in response is the two most carefully considered declarations of the government concerning the statutory rate are the policy statement of February 8, 1982 and the policy statement of February 1, 1983. I would observe that while both of those documents were valid as expressions of view at that time, they are both in some degree out of date, as a result of decisions made this spring concerning the method of payment.

The only other major statement to which I could refer members of the committee would be the statement of the minister in opening the second reading debate on, I think, May 10. Beyond that, obviously, we as officials cannot issue declarations on behalf of the Cabinet.

**The Chairman:** I appreciate that.

**Mr. McKnight:** That, Mr. Chairman, adds to another question when we are working with a bill the principles ascribed to which by the government in February 1982 and February 1983 have now, by the deputy minister, been said to be somewhat out of date due to the changes made to it this spring. What parts would be presumed to be somewhat out of date and what parts are absolutely out of date, and what parts of that would be considered to be relevant to the timing now?

**Mr. Kroeger:** The major example of course is the references in the February 1 statement to elimination or reduction of distortions. I think there was a reference on February 1, 1983 to the promotion of further processing and diversification in the western economy. Those were valid and I think are still valid as statements of objectives; but in the judgment of the government, the degree to which it is possible to pursue those objectives through this piece of legislation is more limited than the government had judged at the time that it issued the statement on February 1. Consequently the bill before the committee falls short of achieving those objectives. I think that much has been acknowledged by both the present minister and his predecessor in statements to this committee at one time or another. It achieves less than the government had hoped to achieve.

**Mr. McKnight:** Therefore, Mr. Chairman, I will just submit that there is all the more need for a statement of purpose, a statement of policy, a direction given by the government;

[Translation]

savoir quelle phase de développement, qu'il s'agisse de l'aide à l'agriculture, de l'industrialisation dans l'Ouest du Canada sous sa forme actuelle ou des transports, ce qui est quelque chose... Nous étudions les tarifs statutaires actuellement applicables au transport des céréales dans l'Ouest du Canada.

**Le président:** Vous avez en effet posé cette question, monsieur McKnight et je n'ai pas donné aux fonctionnaires du ministère la chance d'y répondre. Je vous prie de m'excuser et je les invite à vous répondre, après quoi, je passerai la parole à monsieur Murta.

**M. Kroeger:** Je regrette, monsieur le président, mais je n'avais pas interprété les remarques de M. McKnight comme une question.

Je pense que la meilleure réponse que je puisse offrir, ce sont les deux déclarations les mieux pesées du gouvernement concernant le tarif statutaire, à savoir les énoncés de principe du 8 février 1982 et du 1<sup>er</sup> février 1983. J'ajouterais cependant que ces documents, bien qu'ils renferment des points de vue qui étaient valables au moment où ils ont été formulés, sont maintenant quelque peu dépassés par suite des décisions prises au printemps concernant les modalités de paiement.

La seule autre déclaration importante à laquelle je pourrais demander aux membres du Comité de se reporter serait la déclaration faite par le ministre au moment de l'ouverture de la discussion en deuxième lecture, le 10 mai je crois. À part cela, il est évident qu'à titre de fonctionnaires nous ne pouvons pas faire de déclarations au nom du conseil des ministres.

**Le président:** Je comprends.

**M. McKnight:** Ceci, monsieur le président, nous amène à une autre question. Lorsque nous étudions un projet de loi qui repose sur des principes arrêtés par le gouvernement en février 1982 et en 1983 et devenus, de l'avis même du sous-ministre, quelque peu périmés en raison des modifications apportées au printemps, quelles parties doivent être considérées comme quelque peu périmées, quelles sont celles qu'il faut considérer comme tout à fait périmées et quelles sont les parties qu'il faut juger comme encore valables?

**M. Kroeger:** Le meilleur exemple, ce sont évidemment les allusions à l'élimination et à la réduction des distorsions. Je pense qu'il est question, dans l'énoncé de principe du 1<sup>er</sup> février, de l'encouragement d'un plus haut degré de transformation et de diversification au sein de l'économie de l'Ouest. Ces énoncés d'objectifs étaient valables et le sont encore je pense; mais le gouvernement s'aperçoit que le degré de réalisation de ces objectifs en vertu des présentes mesures législatives est beaucoup plus limité qu'il ne l'avait cru au moment où il a émis l'énoncé de principe du 1<sup>er</sup> février. Par conséquent, le projet de loi que le Comité étudie ne permet pas d'atteindre ces objectifs. Je pense que ceci a été reconnu tant par le ministre actuel que par son prédécesseur dans leurs déclarations devant ce Comité à un moment ou à un autre. Ce projet de loi réalise moins que ce que le gouvernement avait espéré.

**M. McKnight:** Par conséquent, j'allègue, monsieur le président, qu'une déclaration de principe et une prise de position de la part du gouvernement sont plus nécessaires que

*[Texte]*

because by the deputy minister's admission, the preamble and the statement of purpose issued in February 1982, February 1983 are now no longer relevant, in some parts, to this bill. Therefore I would again say the preamble and the statement of purpose by the government would be very important in the consideration of this bill.

**The Chairman:** Let us not flay it to death until we get a reaction from the minister.

Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Mr. Chairman, I just wanted to make the comment that I understand the minister is out west today and tomorrow, and it is too bad he is out west, because it seems to me, in what we are going to do, until the minister's officials have a chance to sit down and talk with him and get new ideas on where the government wants to go with amendments, the committee itself is largely going to be spinning its wheels over today and tomorrow.

• 1515

I suppose that is one of the advantages of having the minister at the committee process at all times—when there are decisions such as the ones we have been talking about this afternoon, he can lend some authority, I suppose, to the questions that the members have asked; but it just seems to me that the minister did indicate his willingness to look at amendments—some fairly substantial amendments—and until the committee has a general idea as to what those amendments are—and I understand from Mr. Kroeger that that will not take place until they have a fairly lengthy meeting with him on Friday—it is going to be very difficult for us to deal in a meaningful way in any clauses.

I say that not in any other way but in a way that it is important from the opposition's point of view, as I think you would probably agree; if you were in opposition, it would be important from your point of view. You really have to know where the government is going; what the amendments are. There is no question that they will affect not just one clause but there will be probably a series of clauses that are changed substantially. In order for us to have an idea as to the direction we are going in—I, for example, would not know, because I am not clear—and I do not know whether Mr. Kroeger and his officials can clear this up—about, say, for the next two or three clauses whether or not the government is contemplating any major amendments or any amendments of its own.

We could deal with it in all earnestness and go over this clause, Clause 2, for example, and then have the minister come back on Tuesday or at some time and say he wants to make an amendment to that clause that we have already passed. I think we are at that situation in which the bill has been moved along very quickly. We have worked long and hard at doing that. It is unfortunate the minister had to leave to go out west, because he is really the only person who can make those kinds of judgments and/or decisions.

*[Traduction]*

jamais puisque, de l'aveu même du sous-ministre, le préambule et les énoncés de principe de février 1982 et de février 1983 ne sont plus applicables, en partie du moins, au présent projet de loi. Par conséquent, je répète que le préambule et que l'énoncé de principe sont indispensables à l'étude du présent projet de loi.

**Le président:** Inutile de s'acharner sur cette question avant de connaître la réaction du ministre.

Monsieur Murta.

**M. Murta:** Monsieur le président, je veux simplement faire remarquer qu'il est malheureux que le ministre soit dans l'Ouest aujourd'hui et demain étant donné qu'il me semble que tout ce que nous allons faire, d'ici à ce que les fonctionnaires du ministre aient la chance de discuter avec lui et de se faire une nouvelle idée des modifications que le gouvernement désire apporter, ce sera de participer à des discussions qui ne mèneront nulle part aujourd'hui et demain.

Je suppose que c'est là un des avantages d'avoir le Ministre présent à toutes les séances du Comité... lorsqu'il faut prendre des décisions comme celles dont il est question cet après-midi, il donne plus de poids, je suppose, aux questions des membres; mais il me semble bien que le Ministre a dit qu'il était prêt à envisager des amendements—même des amendements relativement importants—et tant que le comité n'a pas une idée générale de ce que ces amendements seront—et si je comprends bien, d'après M. Kroeger cela ne sera pas possible avant qu'ils aient eu une réunion assez longue avec lui vendredi—il nous sera très difficile de traiter d'une façon quelque peu constructive de l'un ou l'autre des articles du projet de loi.

Je dis cela uniquement dans le sens que cela est important du point de vue de l'opposition, comme vous l'admettez sans doute; si vous êtes membres de l'opposition, cela serait important de votre point de vue. Il faut vraiment savoir où le gouvernement veut en venir, quelle sera la nature des amendements. Il est évident qu'ils ne porteront pas uniquement sur un article mais qu'il y aura probablement une série d'articles qui seront modifiés de façon importante. Afin que nous puissions avoir une idée précise de l'orientation que nous suivons—moi-même je ne pourrais le dire car cela n'est pas clair—et je ne sais pas si M. Kroeger et les fonctionnaires qui relèvent de lui pourraient nous donner quelques éclaircissements—nous dire par exemple si pour les deux ou trois prochains articles, le gouvernement envisage d'apporter des modifications importantes ou d'en proposer quelques-unes.

Nous pourrions nous mettre à l'oeuvre sérieusement et étudier l'article 2, par exemple, et nous faire dire par le Ministre, à son retour mardi ou quelques temps après, qu'il désire modifier cet article que nous avons déjà adopté. Je crois que jusqu'ici, nous avançons très rapidement car nous y avons travaillé longuement et sérieusement. Il est dommage que le Ministre ait dû aller dans l'Ouest parce qu'il est en fait la seule personne qui puisse porter ce type de jugement ou prendre de telles décisions.



**[Text]**

I guess what I am saying is, while I know it is not practical for us to... we cannot obviously adjourn the committee hearings until Tuesday... We could, I suppose, if everybody is willing. But what I am saying is, you have to realize what kind of problem we are going to be facing. We can discuss a preamble, on a general basis, all we want; but that is not what we want.

Can you, Mr. Kroeger, give us any clear thinking as to what the minister would be looking at terms of amendments, in the areas that he is looking at in terms of amendments, so that we can start to deal with it on a basis... In a normal situation, the government I would think would come back with a package of amendments that they would give the committee in terms of detailing the amendments that they would want; and that is fair game and then we all know where we are going from. Then as an opposition party we can introduce amendments to the proposed amendments and in effect move on that basis.

At this point in time, we are really just filling in time with words, frankly, and it will be over the next day and a half counterproductive, because frankly I do not know whether I want to move too much farther on this, knowing that you are going to have a meeting on Friday, an extensive meeting, after which hopefully on Tuesday you can come back to us, if not with all your amendments then at least with enough amendments that we can start to work on them from that point.

**The Chairman:** Before Mr. Kroeger responds, I must react to what you have just said, Mr. Murta, because unless I misinterpret what you are saying, you are saying to me that this committee can only do what the minister suggests we can do; and I reject that utterly and completely. If that is why we are here, then I do not want any further part of this committee. It seems to me our job is to take this bill as it was referred to us by the House and within our terms of reference take back to the House what we believe should be the changes or the alterations to this bill. That seems to me the purpose we have been following for the last number of weeks. It may be more efficient in some regards to hear from the minister first where he is willing to make amendments and where he is not.

• 1520

But even if the minister is not willing to make an amendment and this committee decides an amendment should be made and it is in order, I defend the right of this committee to make such an amendment.

Having said that, I would give Mr. Kroeger, if he wishes, the opportunity to answer, which is strictly up to him, because whether he is in a position to read the minister's mind or not, I do not know.

Mr. Kroeger.

**[Translation]**

Ce que je veux dire en fait c'est que même s'il n'est pas pratique pour nous de... nous ne pouvons évidemment pas remettre la séance à mardi... Nous le pourrions, je suppose, si tous étaient d'accord. Mais ce que je veux dire c'est que vous devez vous rendre compte du genre de problème auquel nous avons à faire face. Nous pouvons discuter d'un préambule de façon générale, aussi longtemps que nous le voulons mais ce n'est ce que nous désirons.

Monsieur Kroeger, pourriez-vous nous donner une idée assez précise de ce que le ministre envisage en termes d'amendements, les aspects où il songe à apporter des amendements, afin que nous puissions commencer à les étudier dans cette optique... En temps normal, je crois, le gouvernement devrait soumettre au comité une série d'amendements détaillés qu'il aimerait nous voir adopter; ce serait la meilleure façon de procéder et ainsi nous saurions tous à quoi nous en tenir. Nous pourrions ainsi, comme parti d'opposition, soumettre des modifications à apporter aux amendements proposés et, en fait, travailler en ce sens.

A l'heure actuelle, nous ne faisons que tuer le temps avec des mots et je dirai franchement que nous aurons perdu une journée et demie parce que je ne sais vraiment pas si nous pouvons aller plus loin dans cette direction tout en sachant que vous tiendrez une réunion vendredi, une réunion assez longue, après laquelle nous espérons que vous nous ferez part, mardi, sinon de tous vos amendements, du moins d'un nombre suffisant pour nous permettre de commencer à travailler à partir de là.

**Le président:** Avant que M. Kroeger ne réponde, je dois m'inscrire en faux contre ce que vous venez de dire, monsieur Murta, parce que, à moins que j'aie mal compris, vous me dites que notre comité ne peut faire que ce que le Ministre propose; je suis complètement et totalement en désaccord avec vous sur ce point. Si c'est pour cela que nous sommes ici, je ne veux plus rien avoir à faire avec ce comité. Il me semble que votre tâche consiste à étudier ce projet de loi tel qu'il nous a été soumis par la Chambre et à rendre compte, conformément à notre mandat, des changements ou des modifications qui, à notre avis, devraient être apportés à ce projet de loi. Il me semble que c'est là le but que nous poursuivons depuis quelques semaines. Il serait peut-être plus efficace, à certains égards de connaître d'abord les points auxquels le Ministre est prêt à apporter des amendements et ceux auxquels il refuse d'en apporter.

Mais même si le ministre n'est pas disposé à apporter un amendement et si le présent Comité décide qu'un amendement devrait être apporté et si celui-ci est conforme aux règlements, je défend le droit du Comité de faire un tel amendement.

Cela dit, je donnerai à M. Kroeger la possibilité de répondre s'il le désire, mais c'est à lui de décider, car je ne sais pas s'il est en position de lire les pensées du ministre.

Monsieur Kroeger.

[Texte]

**Mr. Kroeger:** First of all, Mr. Chairman, I certainly had interpreted the minister's views as expressed yesterday to be very much in accordance with yours; and going beyond your comment, where the government does not have a settled position, I think the minister intends to be guided as much as he can by views of the committee. So I hope that the committee, and I think the minister would hope the committee, would not be too passive and wait for him to declare himself before the committee starts arriving at some views about various of the passages. Indeed, I think it would be helpful to us at our meeting with the minister on Friday if we could have as much of a feel as possible of areas where there is a general view in the committee.

The second comment I would make to Mr. Murta is that we are all under something of a handicap. The minister cannot be here all the time. I guess all I could undertake to do would be to say that I have been working on this subject for the past three years. I guess I have sat through most of the discussions among ministers and I probably have some sense of where the government would have trouble with an amendment and where they might not. I will be glad, and I know my colleagues will be as glad, to be as candid as possible with the committee in signalling where there might be a problem or where there might not. I hope the committee, for their part, will understand that sometimes that will mean sticking our necks out.

**The Chairman:** That is fair enough, but I still would comment that whether the government has a problem or not, if this committee makes a decision, then it is up to the government to deal with that decision when the bill is back in the House.

Having said that, I call on Mr. Mazankowski, followed by Mr. Benjamin.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I was on another related point, so perhaps you can see me after Mr. Flis and Mr. Benjamin.

**The Chairman:** All right.

Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, I just wanted to say that we are abdicating our responsibilities as committee members. I do not know if Mr. Murta was here when the minister appeared before the committee, but I thought he gave us very clear direction. He did say that as for technical amendments and so on, the government will be bringing them in, and we have already tabled these with the chairman and the clerk of the House and we are prepared even to do those now; but they are just little technical amendments.

Substantive amendments—the minister is looking for direction from this committee. I think it would be very helpful if we could go ahead with what the chairman requested, take this request that came out today, discuss it with the minister—and the only reason we are taking it that route, Mr. Benjamin, is that Beauchesne—the rules of the House of Commons—does not allow us to do it any other way. So that is why we are going that other route. And the minister also promised that he

[Traduction]

**M. Kroeger:** Tout d'abord, monsieur le président, j'avais certainement interprété l'opinion que le ministre a exprimée hier comme très conforme à la vôtre; et pour aller au-delà de votre remarque, là où le gouvernement n'a pas de position établie, je pense que le ministre a l'intention de se laisser guider le plus possible par l'opinion du Comité. J'espère donc que le Comité, et je pense que le ministre l'espère aussi, ne sera pas trop passif et n'attendra pas l'avis du ministre pour commencer à prendre position sur divers passages. En fait, je pense qu'il serait souhaitable lors de notre rencontre avec le ministre vendredi, que nous ayons une idée aussi précise que possible des domaines où le Comité a une opinion générale.

La deuxième remarque que je voudrais faire à M. Murta est que nous avons tous un certain handicap. Le ministre ne peut pas être ici tout le temps. Je pense que tout ce que je pourrais faire serait de dire que j'ai travaillé dans ce domaine au cours des trois dernières années. Je pense avoir assisté à la plupart des discussions entre les ministres et avoir une certaine idée des endroits où le gouvernement aurait de la difficulté avec une modification et où il n'en aurait pas. Je serai heureux, tout comme mes collègues, d'être aussi franc que possible à l'égard du Comité pour lui indiquer où il pourrait y avoir problème et où il n'y en aurait pas. J'espère que le Comité, pour sa part, comprendra que cela signifie que nous nous mettons à découvert.

**Le président:** Cela est très bien, mais que le gouvernement connaisse un problème ou pas, à mon avis, si le présent Comité prend une décision, il revient au gouvernement de faire face à cette décision lorsque le projet de loi retourne à la Chambre.

Cela dit, je donne la parole à M. Mazankowski, puis à M. Benjamin.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, c'était au sujet d'un autre point connexe, alors nous pouvons peut-être entendre d'abord MM. Flis et Benjamin.

**Le président:** Très bien.

Monsieur Flis.

**M. Flis:** Monsieur le président, je voulais simplement dire que nous abdiquons nos responsabilités à titre de membres du Comité. Je ne sais pas si M. Murta était ici lorsque le ministre a parlé devant le Comité, mais il semble qu'il nous a donné une direction très claire. Il a dit qu'au sujet des amendements techniques et ainsi de suite, le gouvernement les présenterait et nous avons déjà déposé celles-ci auprès du président et du greffier de la Chambre et nous sommes mêmes prêts à les faire maintenant; mais ce ne sont que de petits amendements techniques.

Quant aux amendements importants, le ministre en attend l'inspiration du présent Comité. Je pense qu'il serait très souhaitable que nous puissions faire ce que le président a demandé, prendre cette demande qui nous est parvenue aujourd'hui, en discuter avec le ministre, et la seule raison pour laquelle nous le faisons de cette façon, monsieur Benjamin, c'est que le Beauchesne, les règles de la Chambre des communes, ne nous permet pas de le faire d'une autre façon.



[Text]

is prepared to come and appear before the committee as much as needed. So, again, we can discuss this with him. But I think we would be very helpful to the cause if we just went on with our duties as responsible members of this committee, and as the chairman says, there may be things that we agree on as a committee that maybe the minister may not agree on, but we will cross that bridge when we come to it.

So I would suggest we take your recommendation, Mr. Chairman, that you previously made to the deputy minister, and maybe we could move on to get a feeling on other parts of the bill. I think even this discussion has been fruitful and something good may flow out of it.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Flis.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Just for my edification, Mr. Chairman, could the parliamentary secretary or another government member on behalf of the minister move an amendment to the bill that would contain a preamble?

**The Chairman:** No.

**Mr. Benjamin:** So then the entire committee is precluded from following the minister's request... you know, as a committee we are precluded from presenting him our views.

**The Chairman:** No, we are not. We are...

**Mr. Benjamin:** Well, we have to do it through a mouthpiece.

• 1525

**The Chairman:** Mr. Benjamin, if you would allow me to comment, we are not at liberty to propose, in committee study of this bill, a preamble to the bill. That does not mean that informally we cannot make representations to the minister that a preamble be added.

Whether or not it can be added in the House I have not looked at the House rules to determine, but that is not my responsibility. That falls within the responsibility of the Speaker, and I am not going to presume to make rulings for Madam Speaker from this committee. So I thought I was simply facilitating the desire of the Official Opposition in wanting a preamble by asking the question that I did of Mr. Kroeger. That is all. We cannot discuss the contents of a preamble here; we cannot propose a preamble here, because — I suppose we could discuss it, but I really do not see the point in discussing it when we cannot propose one. It seems to me that that is a waste of the committee's time.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I, as a mendicant before this committee, make a request of Mr. Kroeger and the parliamentary secretary that we request the minister to propose a preamble. If it includes the principle of abandoning the principle of the Crow's Nest Pass statutory rates, subsidiz-

[Translation]

Voilà pourquoi nous choisissons cette façon de procéder. Et le ministre a aussi dit qu'il était prêt à venir témoigner devant le Comité aussi souvent que nécessaire. Nous pouvons donc encore une fois discuter de cela avec lui. Mais je pense que nous serions très utiles à la cause si nous remplissions simplement nos tâches à titre de membres responsables du présent Comité et, comme l'a dit le président, il se pourrait qu'à titre de Comité nous convenions de certaines choses avec lesquelles le ministre pourrait ne pas être d'accord, mais nous franchirons cette étape lorsque nous y arriverons.

Je propose donc, monsieur le président, que nous suivions la recommandation que vous avez faite précédemment au sous-ministre et nous pourrions peut-être demander les avis sur les autres parties du projet de loi. Je pense que même la présente discussions a été fructueuse et qu'il en sortira quelque chose de bon.

**Le président:** Merci, monsieur Flis.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Simplement pour informations, monsieur le président, le secrétaire parlementaire ou un autre membre du gouvernement pourrait-il au nom du ministre présenter un amendement au projet de loi qui contiendrait un préambule?

**Le président:** Non.

**M. Benjamin:** Ainsi donc, il est impossible à tout le Comité de répondre à la demande du ministre... vous savez, à titre de Comité, nous ne pouvons pas lui présenter nos vues.

**Le président:** Mais rien ne nous en empêche. Nous...

**M. Benjamin:** Eh bien, nous devons le faire par l'intermédiaire d'un porte-parole.

**Le président:** Monsieur Benjamin, si vous me permettez une remarque, nous ne sommes pas libres de proposer pendant l'étude du Comité, un préambule pour ce projet de loi. Cela ne veut pas dire qu'on ne puisse pas faire, à titre non officiel, des démarches auprès du ministre pour qu'il ajoute un préambule.

Quant à la possibilité d'ajouter un préambule en Chambre, je n'ai pas vérifié les règlements de la Chambre pour déterminer si c'est une chose faisable, mais ce n'est pas ma responsabilité. C'est plutôt la responsabilité du président de la Chambre et je n'oserais pas prendre des décisions pour madame le président dans ce Comité. Je croyais donc seulement aider l'Opposition officielle à faire les bonnes démarches pour l'inclusion d'un préambule quand j'ai posé une question à M. Kroeger. C'est tout. Nous ne pouvons pas discuter du contenu d'un préambule ici; on ne peut pas proposer un préambule ici parce que... je suppose que nous pourrions en discuter, mais je n'en vois vraiment pas l'utilité puisque nous ne pouvons pas en proposer un. Il me semble que ce serait une perte de temps pour le Comité.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, puis-je, comme simple intervenant devant le Comité, proposer à M. Kroeger et à l'adjoint parlementaire que nous demandions au ministre de proposer un préambule. Si ce préambule inclut les principes d'abandonner les tarifs statutaires du Pas du Nid-de-Corbeau,

## [Texte]

ing railroads to upgrade transportation, the opening up and exploiting of the Dominion coal lands, then we could be giving . . . this is part of my request—giving Canadians a true sense of the bill before us . . .

**An hon. Member:** Do not forget the CPR.

**Mr. Benjamin:** Then we could see at least a draft of a government preamble, which it apparently cannot present in this committee, but a draft they would be prepared to present at report stage, in the House. Then my friend from Vegreville can prepare his amendments to that preamble; we can prepare our amendments to that preamble through report stage. Otherwise, those of us who would want to see a preamble, or move amendments to the preamble, are totally handcuffed. We would not be able to do a thing even if the minister brought one in. We would have 24 hours or 48 hours to bring in amendments to a preamble. So it seems to me—I include in my request of the deputy minister and the parliamentary secretary that if the minister could provide us with a draft of the preamble which he would be prepared to present to the House at report stage, then we in the opposition parties could prepare our appropriate amendments to it.

**The Chairman:** My only comment to that, Mr. Benjamin, is that I am very happy you are a mendicant before this committee.

**Mr. Benjamin:** We have to rely on somebody else to run to the minister on bended knee.

**The Chairman:** Maybe you should attempt to have the House rules changed.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am pleased that Mr. Benjamin has now finally awakened to the fact that there is some benefit in presenting a preamble, and it is nice to have him on board. It is nice to have Mr. Benjamin on board . . .

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** All by himself.

**Mr. Mazankowski:** —all by himself.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** If I were you I would be pretty scared now.

**Mr. Mazankowski:** It is unfortunate he cannot consult with his agricultural critic, who has other things to do.

Mr. Chairman, as a point of order, it really relates to your ruling which would disallow a preamble at committee stage. I simply seek clarification with respect to the proposed amendment by the government having to do with the safety net which incorporates a new part to the bill; it replaces the old Part IV with a new Part IV which has to do with the shipper share limitation. If your ruling on the preamble is correct—and I am not arguing that—does it also mean then that that new part, Part IV, which has to do with shipper share limitation, which incorporates the concept of the safety net—does it mean that that cannot be considered in the committee, or amendments

## [Traduction]

de subventionner les sociétés ferroviaires pour améliorer le transport, d'ouvrir et d'exploiter les terres houillères du Canada, on donnerait alors—c'est en partie de qui motive ma demande—on donnerait alors aux Canadiens le vrai sens du projet de loi que nous étudions . . .

**Une voix:** N'oubliez pas le CP.

**M. Benjamin:** On pourrait alors voir au moins une version préliminaire d'un préambule proposé par le gouvernement, document qui apparemment ne peut pas être présenté devant ce Comité, mais cette version préliminaire pourrait être présentée en Chambre pendant la rédaction du rapport. C'est à ce moment-là que mon ami de Vegreville pourrait préparer ses amendements au préambule; nous pourrions préparer les amendements que nous voudrions apporter au préambule pendant la rédaction de notre rapport. Autrement, ceux d'entre nous qui aimeraient voir un préambule ou proposer des amendements ne peuvent absolument rien faire. Nous ne pourrions rien faire même si le ministre introduisait un préambule. Nous aurions 24 ou 48 heures pour préparer des amendements au préambule. Donc, il me semble—j'inclus dans ma demande auprès du sous-ministre et de l'adjoint parlementaire une proposition que le ministre nous fournisse une version préliminaire du préambule qu'il pourrait présenter à la Chambre pendant la rédaction du rapport, ce qui permettrait à nous des partis de l'opposition de préparer des amendements appropriés.

**Le président:** La seule remarque je puisse faire, monsieur Benjamin, est que je suis très heureux que vous ayez intervenu devant ce Comité.

**M. Benjamin:** Nous devons dépendre de quelqu'un d'autre pour adresser notre demande au ministre.

**Le président:** Vous devriez peut-être essayer de faire changer le Règlement de la Chambre.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je suis heureux que M. Benjamin s'est enfin rendu compte du fait qu'il y a un avantage à présenter un préambule et c'est bon de l'avoir de notre côté. C'est bon d'avoir M. Benjamin de notre côté . . .

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Il est tout seul.

**M. Mazankowski:** . . . il est tout seul.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** À votre place, j'aurais pas mal peur.

**M. Mazankowski:** C'est malheureux qu'il ne puisse pas consulter son critique en matière d'agriculture, qui a d'autres chats à fouetter.

Monsieur le président, sur une question de Règlement, c'est vraiment au sujet de votre décision qui exclut la possibilité d'un préambule à l'étape de l'étude en Comité. Je voudrais simplement une précision concernant l'amendement proposé par le gouvernement relativement au coussin de sécurité qui greffe une nouvelle partie au projet de loi; l'ancienne partie IV est remplacée par une nouvelle partie IV qui porte sur les limites de la part des transporteurs. Si votre jugement au sujet du préambule est exact—et je ne mets pas cela en doute—est-ce qu'il en découle que la nouvelle partie, la partie IV, qui porte sur les limites des parts des transporteurs et inclut la



[Text]

thereto considered? It really incorporates a brand new concept into Bill C-155. I see Mr. Reid perhaps might have an answer.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, I wonder, before you make a ruling, if you would make a ruling on debate on that.

• 1530

**The Chairman:** I have not been given notice that the amendment is going to be made in the committee.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I bring it to your attention only as a result of the ruling you made in respect of the preamble. I am not arguing with your ruling in that regard, but if the same principle might apply, then it will make it very difficult for those of us who may want to amend the amendment. I would presume that since this introduces a totally new subject that has not been incorporated into Bill C-155, if the ruling on the preamble were to apply to this, then that would mean this amendment could only be dealt with at the report stage; and I simply want your clarification on that.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, I wonder if you would like to hear debate on that before you make any judgments.

**The Chairman:** Go ahead, Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** What is required in the amendment Mr. Mazankowski has mentioned is the fact that a Royal Recommendation will have to be brought forward.

**The Chairman:** Exactly.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** It has been no problem at all in other committees on which I have sat and in which the minister has brought forward the recommendation—brought it here—and new clauses have been introduced appropriately and incorporated in the bills. Ministers have done this quite a bit, and there are two techniques that have been used. There is the direct technique, where the minister brings it to the committee and the process is done.

My recollection as to where the biggest one was done was in the committee on election expenses, when ministers came with about three separate Royal Recommendations to increase spending that was required, and in one case there was a brand-new section added to that particular act, which had not been there before, as a result of the Royal Recommendation.

So the practice has been that you can do it in committee or you can do it at report stage. It seems to me that the logical thing would be to expect the minister to come forward with this amendment at the committee, along with the necessary Royal Recommendations so it could be received by the committee.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, may I ask you to inquire if it will be the intention of the minister to follow the course of presenting this to the committee in the appropriate form?

[Translation]

notion d'un coussin de sécurité—est-ce qu'il en découle que cette partie ne peut pas être étudiée ici en comité, ou les amendements proposés à cette partie? C'est vraiment une nouvelle notion qui a été ajoutée au projet de loi C-155. Je vois que M. Reid aurait peut-être la réponse.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, je me demande si, avant d'arriver à une décision finale, vous pourriez permettre un débat sur ce sujet.

**Le président:** On ne m'a pas avisé que l'amendement serait présenté à l'intérieur du comité.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je vous soumetts cette question simplement à la suite de votre décision au sujet du préambule. Je ne conteste pas votre décision à ce sujet, mais s'il est possible d'appliquer le même principe, il nous sera très difficile de modifier l'amendement. Je suppose que comme cet amendement introduit un sujet totalement nouveau qui ne fait pas partie du projet de loi C-155, si la décision sur le préambule s'appliquait à celle-ci, cela signifierait qu'on ne pourrait s'occuper de cet amendement qu'à l'étape du rapport; et je veux simplement des éclaircissements là-dessus.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, je me demande si vous voudriez que nous débattions cela avant que vous ne tranchiez.

**Le président:** Allez-y, monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ce qu'il faut dans le cas de l'amendement qu'a mentionné M. Mazankowski, c'est qu'une recommandation royale soit faite.

**Le président:** Précisément.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Cela n'a posé aucun problème dans les autres comités où j'ai siégé et où le ministre a fait la recommandation—l'a présentée ici—et de nouvelles dispositions ont été présentées dans les formes et intégrées aux projets de loi. Les ministres ont fait ça assez souvent, en utilisant deux techniques. Il y a la technique directe, où le ministre la présente au comité et le tour est joué.

De mémoire, la plus grosse utilisation de cette technique a eu lieu au comité sur les dépenses électorales, où les ministres ont dû utiliser à peu près trois recommandations royales distinctes pour accroître les dépenses, et dans un cas où un tout nouvel article qui n'était pas là auparavant a été ajouté à cette loi à la suite de la recommandation royale.

La pratique a donc été que vous pouviez le faire au comité ou à l'étape du rapport. Il me semble logique de s'attendre à ce que le ministre présente cet amendement au comité, accompagné des recommandations royales nécessaires, afin qu'il puisse être agréé par le comité.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, puis-je vous demander de vous renseigner si le ministre a l'intention de présenter celui-ci au comité dans les formes appropriées?

[Texte]

**The Chairman:** I would ask Mr. Kroeger if he now has an answer to that question, because without the appropriate amendment to the Royal Recommendation this amendment cannot be brought at committee stage.

**Mr. Mazankowski:** Which, Mr. Chairman, would mean that it could only be considered at report stage.

**The Chairman:** That is right.

Mr. Kroeger, do you have an answer to that?

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, I am not familiar with what is involved in getting a new Royal Recommendation. I take it from Mr. Reid's observation that it is not very hard.

I would have thought that would contribute to the work of the committee, if you could have a complete look at what is really going to be in this bill in terms of the safety net limitation and the specialty crops limitation. Those are the two where the technique used in May was that the amendments were drafted in legal language, copies were passed to members of all parties and then the amendments were also made public in a press release.

We will be glad to look into it and to discuss with the minister the question of getting a new Royal Recommendation so that the committee has as comprehensive a picture as possible of what it is dealing with.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, you would need two Royal Recommendations. You will need one for the safety net and you will need a second one for the additional crops being added.

**Mr. Hargrave:** Do you mean for the report stage?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** But it can also be done in this committee, and I think we would all prefer to have as much done through the committee . . .

**Mr. Benjamin:** The chairman said it could not be done.

**The Chairman:** No, I did not.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The chairman spoke precisely of a preamble. Here we are talking about amending the bill, increasing amounts of money and changing certain clauses as a result—quite a different thing.

**The Chairman:** There are precedents for that being done in committee.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, on behalf of the minister, someone could move an amended Royal Recommendation, and if it carries we could then move this amendment on the safety net.

• 1535

**The Chairman:** I would suggest, never having faced this problem before, that the minister could come before the committee with a new Royal Recommendation and that some member of the committee could then move that the Royal Recommendation be amended as proposed by the minister. I suspect that is the way it would be done, but I will know when

[Traduction]

**Le président:** Je demanderais à M. Kroeger s'il peut répondre à cette question, car sans l'amendement approprié à la recommandation royale, cet amendement ne peut pas être présenté à l'étape du comité.

**M. Mazankowski:** Ce qui signifierait, monsieur le président, qu'il ne pourrait être étudié qu'à l'étape du rapport.

**Le président:** C'est exact.

Monsieur Kroeger, avez-vous réponse à cela?

**M. Kroeger:** Monsieur le président, je ne connais pas très bien les démarches requises pour obtenir une nouvelle recommandation royale. Selon la remarque de M. Reid, je suppose que ce n'est pas très difficile.

J'aurais cru qu'il serait utile au travail du comité que vous puissiez examiner complètement ce qui sera dans ce projet de loi au sujet de la limite des cultures spécialisées. Ce sont les deux cas où on a utilisé en mai la technique consistant à rédiger les amendements en termes juridiques, à en distribuer des exemplaires aux députés de tous les partis et à publier ensuite les amendements dans un communiqué de presse.

Nous serons heureux d'étudier cette question et de discuter avec le ministre de la question d'obtenir une nouvelle recommandation royale afin que le comité ait une idée aussi complète que possible de ce à quoi il a affaire.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, vous auriez besoin de deux recommandations royales. Il vous en faudra une pour le filet de sécurité et une deuxième pour les cultures supplémentaires à ajouter.

**M. Hargrave:** Voulez-vous dire pour l'étape du rapport?

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Mais on peut aussi le faire dans ce comité et je pense que nous préférierions tous en faire le plus possible en comité . . .

**M. Benjamin:** Le président a dit qu'on ne pourrait pas faire ça.

**Le président:** Je n'ai pas dit ça.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Le président a parlé précisément d'un préambule. Nous parlons ici d'amender le projet de loi, d'augmenter des sommes d'argent et de modifier ainsi certaines dispositions—c'est une toute autre chose.

**Le président:** Selon certains précédents, cela a déjà été fait en comité.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, quelqu'un pourrait présenter une recommandation royale modifiée au nom du ministre et, si elle est adoptée, nous pourrions alors proposer l'amendement concernant le filet de sécurité.

**Le président:** N'ayant jamais fait face à ce problème auparavant, je proposerais que le ministre se présente devant le Comité avec une nouvelle recommandation royale et que certains membres du Comité proposent alors que la recommandation royale soit amendée selon la proposition du ministre. Je crois que c'est la façon dont on procéderait, mais je



[Text]

the time comes. I will have to check Beauchesne on that to be more precise.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you, Mr. Chairman.

A couple of things. I agree with Mr. Reid that it would be much more desirable—imperative: I will state it as strongly as I can—that that be done at the committee, because if we are going to wait until we get to report stage in the House, it means we will have conducted our hearings and travelled throughout the country on the basis of these kinds of amendments being here and yet we will not be able to discuss them in committee. So anything we do that precludes a major portion of our discussion in the committee concerning the safety net and the additional crops—and the additional crops are a major, major one. There can be much discussion at the committee concerning what other additional crops should be brought in. So I would certainly implore you, the parliamentary secretary, the officials, to do whatever they could to get the minister to bring those amendments to committee and bring them here rather than to the House—and not only bring them here, but as quickly as possible, so the committee has a chance to look at them.

The second thing I would ask you is if the minister can propose those changes at committee, or at report stage, is there any possibility that a preamble could also be included at the committee by having the minister propose that, so that the committee would have chance to discuss it there? Really, the more discussion in the proceedings of the committee—the more discussion we can have here—the less time it is going to take in the House. So anything you can do in having the full slate of amendments presented to committee I think would certainly be desirable as far as proper procedure for the committee is concerned.

**The Chairman:** It would seem to me that if the minister is going to do it in committee, the appropriate time to do it would be when we reach the present Part IV of the bill, where the new part is being substituted therefor, because if a new part is being substituted therefor, there is not much point in the committee dealing with the existing Part IV. So I can understand the point of view that it should be done in committee.

The preamble—I have said on that all I have to say. At the moment I have asked one of the principal clerks to go and find the precedents of the Royal Recommendation having been changed in committee. But I cannot see the minister coming to propose a new Part IV when we are on Clause 2, for instance, which is in Part I of the bill.

[Translation]

le saurai quand le moment viendra. Je consulterai le code Beauchesne pour obtenir plus de précision.

Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci, monsieur le président.

Deux choses. Je suis d'accord avec M. Reid qu'il serait beaucoup plus souhaitable—voire impératif: et j'insisterai autant que je peux—que cela soit fait au niveau du Comité, parce que si nous devons attendre jusqu'à l'étape de la présentation à la Chambre des communes, cela veut dire que nous aurons tenu nos audiences et que nous aurons voyagé par tout le pays en pensant que ce genre d'amendement existe, et pourtant il nous sera impossible d'en discuter au sein du Comité. Par conséquent, tout ce que nous ferions qui pourrait empêcher à l'avance une bonne partie de notre discussion au sein du Comité concernant le coussin de sécurité et les récoltes supplémentaires—et les récoltes supplémentaires sont un point très très important. Il pourrait y avoir un débat en profondeur au niveau du Comité pour savoir quelles autres cultures devraient être incluses. Aussi, je demanderais avec insistance à tous et chacun, au secrétaire parlementaire, aux fonctionnaires, de faire tout ce qui est possible pour que le ministre soumette ces amendements au Comité et qu'il les présente au Comité plutôt qu'à la Chambre des communes—et non seulement qu'il nous les présente, mais qu'il le fasse dans le plus bref délai possible pour que le Comité ait le temps de les étudier.

La deuxième que je demanderais, c'est s'il est possible que le ministre propose ces changements au Comité, ou à l'étape du rapport, s'il y a une possibilité qu'un préambule soit également inclus lors de la présentation au Comité, selon lequel le ministre proposerait cela, de sorte que le Comité puisse avoir l'occasion d'en discuter à ce moment? À vrai dire, plus les questions seront débattues lors des audiences du Comité, plus les discussions seront menées en profondeur ici, moins il faudra de temps à la Chambre des communes. Ainsi, tout ce que vous pouvez faire pour que toute la gamme d'amendements soit présentée au Comité serait, à mon avis, certainement souhaitable pour autant que l'on puisse adopter une procédure qui convienne au Comité.

**Le président:** Il me semble que si le ministre doit le faire au niveau du Comité, le temps approprié serait lorsque nous arriverons à l'actuelle partie IV du projet de loi là où la nouvelle partie est substituée à l'ancienne, parce que si une nouvelle partie est substituée à l'ancienne, il n'y a donc pas de raison pour que le Comité s'attarde à la partie IV existante. Je peux donc comprendre pourquoi l'on dit que cela devrait se faire au niveau du Comité.

Le préambule—j'ai dit là-dessus tout ce que j'avais à dire. Je viens de demander à l'instant à l'un des greffiers principaux d'aller faire des recherches pour trouver les précédents selon lesquels une recommandation royale aurait été modifiée au niveau d'un Comité. Mais je ne vois pas pourquoi le ministre viendrait proposer une nouvelle partie IV lorsque nous en sommes à l'article 2, par exemple, qui se trouve dans la partie 1 du projet de loi.

[Texte]

**Mr. Mayer:** The point is that if we have to wait until we get to Clause 59, that is no good either. That is why I said the sooner we can have the minister bring it to committee, the better; assuming we are going to proceed in chronological order with the clauses. Clause 4 is fairly close to the . . .

**The Chairman:** No, Part IV, not Clause 4.

**Mr. Mayer:** Oh, excuse me; okay, sorry.

**The Chairman:** I would assume we are going to proceed in numerical order with the clause-by-clause consideration of the bill, although I am beginning to wonder if we are ever going to get off Clause 2; or even get to it.

Can we proceed, then, with clause-by-clause, starting with Clause 2?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, on Clause 2.

On Clause 2

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I wonder, under the definition of the word "Administrator", the Canadian Wheat Board—Mr. Kroeger—has taken exception to the fact that the agency is for all purposes an agency of the Government of Canada, and in that regard of the same status as the Canadian Wheat Board. I wonder—and have really recommended some corrective action in that regard. I am wondering if you could explain to the committee just what it means and what would happen in the event that there were a conflict between the two institutions, both acting agencies of Her Majesty or agencies of the Government of Canada.

• 1540

Could I also ask you, then, whether in fact the Canadian Wheat Board is justified in its concerns over the administrator being classified as an agent of the Government of Canada?

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** The reference a little further along in the bill about the administrator being an agent is there for greater certainty.

**Mr. Mazankowski:** I am sorry . . .

**Mr. Kroeger:** That reference, Mr. Chairman, is in the bill for greater certainty. The legal effect of just having the other provisions of the bill would probably be to make a de facto agency; this makes it explicit.

The intention is to underline the importance of the responsibilities of this agency. It should not create a problem for the Wheat Board in the sense that this entity is going to exist. There will be the Grain Commission, there will be the Wheat Board, there will be the CTC, and there will be the grain transportation administrator. When you get a conflict among

[Traduction]

**M. Mayer:** Le hic c'est que si nous devons attendre jusqu'à ce que nous arrivions à l'article 59, cela ne convient pas non plus. C'est pourquoi j'ai dit le plutôt nous obtiendrons que le ministre présente l'amendement au Comité, le mieux ce serait en supposant que nous allons procéder à l'étude des articles par ordre chronologique. L'article 4 est situé assez près de la . . .

**Le président:** Non, la Partie IV et non l'article 4.

**M. Mayer:** Oh, je vous prie de m'excuser; d'accord, je m'excuse.

**Le président:** Je suppose que nous allons procéder selon l'ordre numérique, c'est-à-dire un article après l'autre du projet de loi, bien que je commence à me demander si nous allons en finir avec l'article 2, voire même à en commencer l'étude.

Pouvons-nous procéder alors article par article en commençant avec l'article 2?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, à propos de l'article 2.

A propos de l'article 2.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je me demande compte tenu de la définition du mot «administrateur» la Commission canadienne du blé—M. Kroeger—s'est opposé au fait que l'organisme est à toutes fins utiles une institution gouvernementale et, partant a le même statut que la Commission canadienne du blé. Je me demande—et nous avons en vérité recommandé qu'une mesure corrective soit prise à cet égard. Je me demande si vous pourriez expliquer au Comité exactement ce que cela veut dire et ce qu'il arriverait s'il survenait un conflit entre les deux institutions, les deux agences qui agissent au nom de Sa Majesté ou qui sont des agences du gouvernement du Canada.

Puis-je vous demander alors si la Commission canadienne du blé a vraiment raison de s'interroger sur la classification de l'administrateur comme agent du gouvernement fédéral?

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** C'est pour plus de précision que le projet de loi fait mention un peu plus loin du fait que l'administrateur est un agent.

**M. Mazankowski:** Je m'excuse . . .

**M. Kroeger:** Cette mention, monsieur le président, est dans le projet de loi pour plus de précision. L'incidence, au point de vue légal, de toutes les autres dispositions du projet de loi serait probablement de constituer un organisme de fait alors que cette mention précise les pouvoirs de l'organisme.

L'objet de la mention est de souligner l'importance des responsabilités de cet organisme. L'existence d'un tel organisme ne devrait pas poser de problème à la Commission canadienne du blé. Il y aura la Commission canadienne des grains, la Commission canadienne du blé, la CCT et l'administrateur de l'Office du transport du grain. Lorsqu'il y a un



[Text]

agencies, as can happen, then the responsible ministers sort it out; and if the conflict is a very serious one, then the prime minister normally exercises his responsibility, his prerogative, to determine mandates, and he has to settle it. It was not our view that the formal statement in the bill, that the administrator is an agent, changes anything, or creates in itself any kind of threat to the Wheat Board.

**Mr. Mazankowski:** Then if you are talking about greater certainty, why do you have in Clause 13 the statement that:

The Governor in Council may appoint an officer to be known as the Grain Transportation Agency Administrator . . .

Why then would it not be "shall", if you are talking about greater certainty?

**Mr. Kroeger:** That wording is standard. They even use it in respect of deputy ministers. There is no obligation on the Governor in Council to appoint a particular official. This wording simply conforms; it empowers the Governor in Council to make such an appointment.

**The Chairman:** What about the Supreme Court Act? Does it say "may" or "shall"?

Mr. Lefebvre.

**Mr. D. Lefebvre:** The Supreme Court Act?

**The Chairman:** Yes.

**An hon. Member:** It says "shall".

**Mr. D. Lefebvre:** I do not know whether it says "shall". I am sorry.

**An hon. Member:** It says "shall", Mr. Chairman.

**Mr. D. Lefebvre:** But it is certainly the standard wording, normally, when you appoint a commission, that the Governor in Council is authorized to appoint directors or commissioners. Normally you talk about numbers, but you do not say "shall appoint".

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I guess the concern that one has to raise is the concern that has been expressed by the Canadian Wheat Board in terms of the prospect of the administrator interfering unduly with things that have traditionally been within the domain of the Canadian Wheat Board, particularly when it comes to things like car allocation and the block shipping system, which really are areas that have been a preserve of the Canadian Wheat Board. I guess the concern here is that there should not be the opportunity for a conflict; and I am sure, Mr. Kroeger, you were being somewhat facetious when you said it could be sorted out by the Prime Minister.

The fact of the matter is that these two bodies have to function on a day-to-day basis, and if you create an environment where there is the potential for conflict, it is not the Prime Minister, or the administrator, or the chairman of the Canadian Wheat Board, or the chief commissioner of the

[Translation]

différend entre ces organismes, chose possible, les ministres responsables voient à le régler; et si le différend est très sérieux, alors le premier ministre exerce normalement ses pouvoirs et ses prérogatives pour déterminer le mandat de chaque organisme, et il doit régler le différend. Notre intention n'était pas que l'énoncé formel de cette mention dans le projet de loi, que l'administrateur est un agent fédéral, change quelque chose ou constitue en soi une menace quelconque à l'endroit de la Commission canadienne du blé.

**M. Mazankowski:** Donc, si vous parlez de plus grande précision, pourquoi l'article 13 stipule-t-il que:

Le gouverneur en conseil peut nommer un administrateur de l'Office du transport du grain . . .

Alors pourquoi n'est-il pas écrit «doit», si vous parlez de plus grande précision?

**M. Kroeger:** Cette formule est courante. Ils l'emploient même relativement aux sous-ministres. Le gouverneur en conseil n'est pas tenu de nommer un fonctionnaire. Cette formule est simplement conforme à la norme; elle confère le pouvoir au gouverneur en conseil de faire une telle nomination.

**Le président:** Et la Loi sur la Cour suprême? Est-ce qu'elle dit «peut» ou «doit»?

Monsieur Lefebvre.

**M. D. Lefebvre:** La Loi sur la Cour suprême?

**Le président:** Oui.

**Une voix:** Elle dit «doit».

**M. D. Lefebvre:** Je ne sais pas si elle dit «doit». Je m'en excuse.

**Une voix:** Elle dit «doit», monsieur le président.

**M. D. Lefebvre:** Habituellement, quand vous nommez une commission, la formulation normale est certainement que le gouverneur en conseil est autorisé à en nommer les directeurs ou les commissaires. Normalement, on parle de nombre de personnes, mais on ne dit pas «doit nommer».

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** J'imagine que le point soulevé est celui exprimé par la Commission canadienne du blé qui s'inquiète du fait que la perspective de nommer un administrateur puisse empiéter indûment sur des activités traditionnellement de son ressort, comme en particulier l'affectation des wagons et le régime de zonage du transport, qui sont réellement des domaines réservés dans le passé à la Commission canadienne du blé. J'imagine que la question ici est de s'assurer qu'une telle nomination ne soit pas une source de conflit; et je suis sûr, monsieur Kroeger, que vous plaisantiez quelque peu lorsque vous avez dit que le différend pourrait être réglé par le premier ministre.

Le fait est que ces deux organismes doivent fonctionner sur une base quotidienne et que si on crée un climat susceptible de provoquer des conflits, ce n'est pas le premier ministre, ni l'administrateur, ni le président de la Commission canadienne du blé, ni le commissaire en chef de la Commission canadienne

## [Texte]

Wheat Board who is going to suffer. It is going to be the producers of Canada who are going to suffer.

• 1545

So it is important, Mr. Chairman, Mr. Kroeger, that the drafting of the bill be such that it allows and facilitates a smooth operation, ensuring that both institutions will in fact be able to carry out and discharge their duties without raising the prospect of conflicts in those particular areas. I would think, Mr. Chairman, that to make it certain, there would have to be some clarification of that, because I would hate like heck to have to rely on the minister, and indeed the prime minister, having to sort out the potential conflicts that could arise. I think it has to be more clearly spelt out and there has to be that kind of motivation, or that environment, to provide for the smooth operation; because that is very crucial to the whole grain-handling and distribution system. If you have a breakdown or a conflict or finger-pointing or difficulties there, the system is going to break down. I think we should be doing what this act is setting out to do—to facilitate the transportation, movement, and marketing of grain—rather than creating potentials for conflict.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, the intent of the bill as drafted is to maintain the existing situation insofar as responsibilities of various agencies are concerned. I am not aware of anything in the bill that would take a power away from the Wheat Board which by statute it now has. Indeed, the intent was to have a standstill.

That being said, the grain transportation co-ordinator in Winnipeg has now been in operation for nearly four years. A working relationship has been established between that entity and the others involved in transportation and handling of grain. One problem that has been experienced is that it has not been possible to delegate certain powers to the existing entity, because it does not have a statutory base. So the wording in this bill is really intended to provide that one missing piece and to enable present and future Ministers of Transport to treat this entity on the same footing as they would the Canada Grain Commission, the Wheat Board, the CTC; to establish, if you like, a position of equality among those.

Any time you have a series of agencies working in approximately the same field, although each of them has a clear legislative mandate, it is inevitable that some interaction and some frictions will develop. Those have to be dealt with in the usual way. In my reference to the prime minister, of course, I was merely completing the picture of the kind of hierarchy of ways in which you deal with it. Certainly I would not expect either that the prime minister would have to get into this type of thing. The experience of the past four years has been that a pretty good *modus vivendi* has been arrived at, and the bill seeks to preserve that sort of balance among the agencies.

## [Traduction]

du blé qui vont en souffrir. Ce sont les producteurs du Canada qui en souffriront.

Aussi est-ce important, monsieur le président, M. Kroeger, que le projet de loi soit rédigé de telle sorte qu'il permette et favorise un fonctionnement harmonieux, et assure que les deux institutions seront de fait en mesure de s'acquitter de leurs tâches sans que surgisse la perspective de conflits dans ces domaines particuliers. J'avancerais, monsieur le président, que pour que cela soit certain, il faudrait apporter quelques clarifications à cet égard, parce que ça m'ennuierait drôlement d'avoir à compter sur le ministre, et en particulier le Premier ministre pour trancher les conflits éventuels qui pourraient survenir. Je pense que le libellé doit être plus clair et qu'il faut une motivation quelconque ou que le milieu soit créé pour assurer le fonctionnement harmonieux, parce que cela est fondamental pour l'ensemble du système de manutention et de distribution des céréales. S'il y avait une rupture ou un conflit ou que quelqu'un pointe du doigt ou que des difficultés surgissent, cela entraînerait la désintégration du système. Je pense que nous devons faire ce que cette loi propose de faire—c'est-à-dire favoriser le transport, le mouvement et la commercialisation des céréales—plutôt que de paver la voie à des sources éventuelles de conflits.

**Le président:** Monsieur Koeger.

**M. Koeger:** Monsieur le président, le projet de loi a pour but, tel qu'il est rédigé, de préserver la situation existante pour autant qu'il s'agisse des responsabilités des diverses agences. Je ne vois rien dans le projet de loi qui retirerait à la Commission du blé les responsabilités qui lui ont été conférées par une loi. En fait, le projet de loi avait pour but de maintenir le statu quo.

Cela dit, le coordonnateur du transport des céréales à Winnipeg est maintenant en fonction depuis près de 4 ans. Une relation de travail s'est établie entre cette entité et les autres entités qui sont engagées dans le transport et la manutention des céréales. Un problème s'est fait jour et c'est qu'il n'est pas possible de déléguer certains pouvoirs à l'entité existante, parce qu'elle n'a pas un f.g un fondement légal. Par conséquent, le libellé du projet a vraiment pour but de combler cet écart et de permettre aux ministres du transport, actuels et futurs, de traiter cette entité comme ils le feraient pour le Conseil des grains du Canada, la Commission du blé, la CTC, pour lui donner, si vous préférez, un statut égal au leur.

Chaque fois que vous avez un ensemble d'agences dont le champ d'activité est à peu près le même, même si chacune a un mandat légal clair, il est inévitable qu'il y ait quelque interaction et que certaines frictions se produisent. De telles situations doivent être réglées de la façon habituelle. En mentionnant le Premier ministre, bien sûr, je ne faisais que compléter le tableau du genre de hiérarchie dans les moyens qui sont pris pour régler ces choses. À vrai dire, je ne m'attends pas non plus à ce que le Premier ministre ait à s'immiscer dans ce genre de choses. L'expérience des quatre dernières années a été telle qu'on en est arrivé à un bon *modus vivendi*, et le projet de loi vise à préserver ce genre d'équilibre entre les agences.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Kroeger, I am not sure whether you were here last Thursday, when the Canadian Wheat Board appeared before this committee. I have to tell you that the relationship, at least if one can read into the context of the words that were expressed by the chief commissioner, is not all that rosy. It seemed to be a relationship of toleration, perhaps, more than co-existence. Are you saying, then, that the Canadian Wheat Board's allegation, or contention, is unfounded, when they say on page 10 of their brief:

Our strong concern is that with the establishment of the grain transportation agency by this bill, under paragraph 97.(b) of the Canada Grain Act further powers could be shifted by order in council from the Canadian Wheat Board to this agency at a later date. These powers could include those the board currently has under section 21.(k) of the Canadian Wheat Board Act which allows the Canadian Wheat Board to operate the block-shipping system. Any such transfer in the future would result, we believe, not only in major problems for the efficiency of the transportation system but also for the effectiveness of our sales effort.

• 1550

As a matter of fact, the chairman of the advisory committee to the Canadian Wheat Board went further and said that the combination of the Senior Grain Transportation Committee and the establishment of the administrator would really in effect undermine the integrity of the Canadian Wheat Board in its selling effort.

I would like to know from you, sir, if those contentions are unfounded, or is there a potential for those things to occur, pursuant to the statement of the Canadian Wheat Board.

**Mr. Kroeger:** My reading of the Wheat Board's position is that they are not so much worried by the existing situation, or indeed . . .

**Mr. Mazankowski:** They are worried about what will occur under Bill C-155.

**Mr. Kroeger:** They are worried about what might occur.

**Mr. Mazankowski:** Could occur.

**Mr. Kroeger:** All right, could occur.

The statutory authority to the Governor in Council to transfer certain functions from one agency of the government to another already exists. The Governor in Council could tomorrow transfer the responsibility for the block system away from the Wheat Board to the Canada Grain Commission. It has not been judged to be a useful thing to do, and I am not aware of any intention to do it, but the legislative power is there. If that power is going to exist, it does not seem very logical to exclude from those who could possibly assume such a power the grain transportation administrator.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Eh bien, Monsieur Koeger, je ne sais pas si vous étiez ici jeudi dernier lorsque le représentant de la Commission canadienne du blé a témoigné devant le comité. Je dois vous dire, du moins en lisant entre les lignes de ce qui a été exprimé par le commissaire en chef, les rapports ne sont pas des plus harmonieux. Il m'a semblé qu'on faisait davantage preuve de tolérance que d'esprit de coexistence. Avancez-vous, alors, que l'allégation ou l'affirmation de la Commission canadienne du blé n'est pas fondée lorsqu'elle dit, à la page 10 de son mémoire:

Notre préoccupation majeure est qu'à la suite de l'établissement d'un office du transport du grain prévu dans ce projet de loi et en vertu de l'alinéa 97b) de la Loi sur les grains du Canada, d'autres pouvoirs de la Commission canadienne du blé pourraient être par décret du conseil, transférés à cet office à une date ultérieure. Ces pouvoirs pourraient englober ceux que la Commission détient actuellement en vertu de l'alinéa 21k) de la Loi sur la Commission canadienne du blé, selon lesquels la Commission canadienne du blé peut utiliser un système d'expédition en vrac. Tout transfert de ce genre à une date ultérieure créerait, à notre avis, des obstacles majeurs qui se répercuteraient non seulement sur l'efficacité du réseau de transport mais aussi sur l'efficacité de nos initiatives de vente.

En fait, le président du comité consultatif de la Commission canadienne du blé est allé plus loin et a affirmé que l'établissement du Comité supérieur du transport du grain et la création d'un poste d'administrateur porteraient effectivement atteinte à l'intégrité de la Commission canadienne du blé dans ses fonctions de vente.

J'aimerais que vous nous disiez, monsieur, si ces affirmations sont injustifiées ou s'il est possible que cela se produise, compte tenu des affirmations de la Commission canadienne du blé.

**M. Kroeger:** Mon interprétation de la position de la Commission canadienne du blé est qu'elle n'est pas tellement préoccupée par la situation actuelle, ni même . . .

**M. Mazankowski:** Elle se soucie de ce qui peut se produire par suite de l'adoption du projet de loi C-155.

**M. Kroeger:** Elle s'inquiète de ce qui serait susceptible de se produire.

**M. Mazankowski:** De ce qui pourrait bel et bien se produire.

**M. Kroeger:** D'accord, de ce qui pourrait bel et bien se produire.

Le pouvoir statuaire qu'a le gouverneur en conseil de transférer certaines fonctions d'un organisme d'État à un autre est déjà établi. Demain, le gouverneur en conseil pourrait décider de transférer la responsabilité relative au système de transport en vrac de la Commission canadienne du blé à la Commission canadienne des grains. Il n'a pas été jugé utile de le faire et je ne crois pas qu'on se propose de prendre cette mesure mais l'autorité législative nécessaire existe. Si un tel pouvoir existe, il ne semble pas très logique de décider que

[Texte]

If the present or some future government were ever to judge that a transfer of some kind of power was in the best interest of the grain-handling and shipping system, presumably they would have to take public responsibility for that decision at that time. But the bill does not change in any way the statutory authority that the Governor in Council already has.

**Mr. Mazankowski:** What you are really saying, Mr. Kroeger, is if the prospect has foundation, it has foundation today and it does not change by Bill C-155. Is that correct?

**Mr. Kroeger:** Yes, sir. That would be accurate.

**The Chairman:** Thank you.

I now wish to call on Mr. Reid. But before I do, to clear up a matter that was raised before, may I read Standing Order 66(1):

This House shall not adopt or pass any vote, resolution, address or bill for the appropriation of any part of a public revenue, or of any tax or impost, to any purpose that has not been first recommended to the House by a message from the Governor General in the session to which such vote, resolution, address or bill is proposed.

So a Royal Recommendation has to be addressed to the House, not to the committee. Therefore it would seem to me that any amendment changing the Royal Recommendation would have to be done at report stage.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** May I ask whether or not the clerks have investigated the hearings of the 1973-1974 hearings of the Privileges and Elections committee?

**The Chairman:** We will.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Then I take it you are not making a ruling until that precedent is checked.

**The Chairman:** I will check the precedent, but if a mistake was made once, we will not compound it.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I understand, Mr. Chairman; all I do is ask you to do it.

**The Chairman:** Right. It will be checked.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** It may well be, Mr. Chairman, that was the way it was handled and my memory is faulty. I was the parliamentary secretary at the time and the minister may have dropped it into the House and had it printed and then we were able to move the motion in that way in that committee.

**The Chairman:** That can be done. In which case, that is a technicality which does not interfere with having the motion and the clauses moved in this committee. The proceedings will be checked.

[Traduction]

l'administrateur du transport du grain ne pourrait figurer sur la liste de ceux qui pourraient exercer ce pouvoir.

Si le gouvernement actuel ou un gouvernement subséquent jugeait qu'un transfert de pouvoir quelconque serait avantageux sur le plan de la manutention du grain et du système d'expédition, il faut présumer que ce gouvernement serait responsable devant le public de cette décision au moment où elle est prise. Toutefois, le projet de loi ne change en rien le pouvoir statuaire que le gouverneur en conseil détient déjà.

**M. Mazankowski:** Ce que vous dites en fait, monsieur Kroeger, c'est que si cette hypothèse est fondée, la situation existe à l'heure actuelle et le projet de loi C-155 n'y change rien. Est-ce exact?

**M. Kroeger:** Oui, monsieur, c'est exact.

**Le président:** Merci.

Je donne maintenant la parole à M. Reid. Mais avant, pour éclaircir une question soulevée auparavant, permettez-moi de vous faire lecture de l'article 66(1) du Règlement:

La Chambre ne peut adopter ou approuver ni crédit, ni résolution, ni adresse, ni projet de loi portant affectation d'une partie des recettes publiques, ni aucune taxe ou impôt, à une fin qui n'a pas été entièrement recommandée à la Chambre par un message du Gouverneur général au cours de la session pendant laquelle ce crédit, cette résolution, cette adresse, ou ce projet de loi est proposé.

Ainsi, une recommandation royale doit être adressée à la Chambre et non au comité. Par conséquent, il me semble que tout amendement qui entraîne une modification de la recommandation royale devrait être apporté au stade du compte rendu.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Puis-je demander si les secrétaires ont examiné les comptes rendus des délibérations de 1973-1974 du Comité des privilèges et des élections?

**Le président:** Nous le ferons.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** J'en conclus donc que vous ne prendrez pas de décision avant d'avoir vérifié ce précédent.

**Le président:** Je vais vérifier le précédent mais, si une erreur a été commise une fois, nous n'allons pas la répéter.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je comprends, monsieur le président, je ne fais que vous demander de le faire.

**Le président:** D'accord, ce sera vérifié.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Il se peut très bien, monsieur le président, qu'on ait procédé de cette façon et que ma mémoire fasse défaut. J'étais secrétaire parlementaire à l'époque et il se peut que le Ministre l'ait déposé à la Chambre et l'ait fait imprimer et que nous ayons pu mettre la motion aux voix de cette façon dans ce comité.

**Le président:** C'est possible. Dans ce cas, ce n'est qu'un détail technique n'empêchant pas que la proposition et les articles soient proposés au Comité. Le déroulement des débats sera vérifié.



[Text]

[Translation]

• 1555

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The Royal Recommendation, Mr. Chairman, if I can inform you, is an order of the Governor in Council. Normally they are printed with the bill when it comes down, but often you will find that they are printed without the bill coming down on the appropriate notice paper. Once that is done, then the authorization is provided for Parliament to deal with the extra spending.

**The Chairman:** Parliament, yes.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Yes; I include this committee as part of Parliament, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We shall see. I am not making any final ruling, Mr. Reid, until the questions are checked.

Mr. Reid, you are on.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Yes, Mr. Chairman.

I wanted to ask a few questions on this too. Why is it necessary to have this committee? According to Mr. Atkinson, who is Chairman of the Advisory Committee to the Wheat Board, the Senior Grain Transportation Committee and its existing ad hoc organization, it is not a requirement. All the powers that are necessary to deal with transportation are now exercised by the Wheat Board. Why, then, do we have to continue the existing committee, and why, then, do we have to enshrine it in legislation?

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** My own impression is that the satisfaction with the existing system expressed by Mr. Atkinson is not shared by all the major parties in western Canada. Whatever contention there may have been about various parts of Dr. Gilson's report, I do not know of any major organization that has dissented from the desirability of creating what he, at the time, called a Central Co-ordinating Agency.

Add to that the fact that you are assigning it important new responsibilities and you have a major new entity. It is the first time in which the major players in the grain trade have been required to sit down together, each of them being subject to scrutiny by the others, over some of the practices and whether those are contributing to the efficiency of the system or whether they are adding unnecessarily to the cost of the system. I guess we would hope that there would be a certain mutual calling to account, or, in a less adversarial way, a putting together of heads to devise ways of improving the system to the benefit, in the first instance, of producers, but to other parties as well, including, for that matter, the government, which will be putting up a substantial part of the funds.

There is the important additional responsibility that this committee is going to have in relation to the performance guarantee system which is contemplated by the bill.

**The Chairman:** I assume you mean the Grain Transportation Committee, not the standing committee.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Pour votre gouverne, monsieur le président, la recommandation royale est un décret du gouverneur en conseil. Ordinairement, elle est inscrite au Feuilleton en même temps que le projet de loi, mais, souvent ce n'est pas le cas. Cela fait, le Parlement obtient l'autorisation de s'occuper des dépenses additionnelles.

**Le président:** Le Parlement, en effet

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Oui. Je considère que le Comité fait partie du Parlement, monsieur le président.

**Le président:** Nous verrons. Je ne prendrai aucune décision finale, monsieur Reid, tant que ces points n'auront pas été vérifiés.

Monsieur Reid vous avez la parole.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Très bien, monsieur le président.

J'aimerais poser quelques questions à ce sujet également. Pourquoi ce Comité est-il nécessaire, d'après M. Atkinson, qui est président du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé, soit le Comité directeur sur le transport des céréales et son organisation spéciale existante, ce n'est pas obligatoire. C'est la Commission canadienne du blé qui exerce actuellement tous les pouvoirs qui concerne le transport. Pourquoi, alors, maintenir ce Comité et pourquoi, alors, l'enchâsser dans une loi?

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Personnellement, j'ai l'impression que les principaux intéressés de l'Ouest du Canada ne partagent pas la satisfaction de M. Atkinson eu égard au système actuel. Quels qu'aient été les avancés concernant diverses parties du rapport de M. Gilson, je ne connais aucun organisme important qui n'est pas jugé souhaitable de créer ce qu'il appelait à l'époque un organisme central de coordination.

Compte tenu du fait qu'on lui confie d'importantes nouvelles responsabilités, on trouve une nouvelle entité importante. C'est la première fois qu'on demande aux principaux intervenants du commerce des céréales de se réunir—chacun d'entre eux faisant l'objet d'une étude de la part des autres et d'analyser certaines pratiques et de déterminer si elles favorisent l'efficacité du système ou si elles contribuent inutilement à hausser les coûts du système. Je suppose qu'on espère voir apparaître un certain désir réciproque de demander des comptes ou pour insister moins sur l'organisation d'une mise en commun des connaissances pour trouver des moyens d'améliorer le système au profit, tout d'abord, des producteurs, mais également d'autres parties dont le gouvernement lui-même qui fournira une partie importante des fonds.

Il faut tenir compte de la responsabilité additionnelle importante qui reviendra au Comité concernant le système du rendement garanti qu'envisage le projet de loi.

**Le président:** Je suppose que vous voulez parler du Comité sur le transport des céréales, pas du Comité permanent.

[Texte]

**Mr. Kroeger:** I would not presume to judge, Mr. Chairman, what this committee might do. I was referring to the Senior Grain Transportation Committee.

Those are going to be important responsibilities; and, as the bill is drafted, the guarantees will not necessarily be limited to the railways. It is recognized that the railways are a very important link in the chain, but there was a sense that came out of Gilson, and more particularly the Central Co-ordinating Agency Task Force, that really everybody ought to try to adopt performance targets, and to find ways of improving their performance, in consultation with others.

So I think the general view among the organizations in western Canada is that this committee has the potential to make an important contribution, which, heretofore, has been lacking in the workings of the grain transportation handling system.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** One of the criticisms you heard about this agency all through the west was the fact that there were not enough producers on it; that it was too much loaded in favour of the big institutions.

How were the decisions taken as to who would have seats on this transportation committee? The wheat pools want to eliminate the producers; the producers want to have more producers on it. This is, apparently, a very controversial issue, as to who shall be on it.

• 1600

What was the rationale for each group listed in Clauses 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 in roman numerals?

**Mr. Kroeger:** The determination of the committee and the committee membership and most of the responsibilities assigned to the administrator arose from the report of the so-called "central co-ordinating agency task force". The members of the task force included the pools, the farm federations, such as Unifarm, the Wheat Board, the crushers, United Grain Growers, the Canada Grain Commission, the grain transportation co-ordinator, the railways, the Prairie Farm Commodity Coalition.

Now, if you like, you can say the organizations nominated themselves.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Exactly.

**Mr. Kroeger:** But that might be a bit unfair. There is more of a case to be made than that. It is not necessarily the only way of going about this. But the intent of this committee is that it is going to be made up of knowledgeable people who are really in the business of shipping grain and who know how their particular part of the grain transportation and handling system works. The expertise on that kind of subject, when you get down to matters of detail, tends to reside in the pools and UGG and other organizations of this kind; the Wheat Board and the Grain Commission.

[Traduction]

**M. Kroeger:** Je n'oserais pas me prononcer, monsieur le président, sur ce que pourrait accomplir ce Comité. Je faisais allusion au Comité directeur sur le transport des céréales.

Il s'agit de responsabilités importantes: et, dans l'ébauche du projet de loi, les garanties ne seront pas forcément limitées aux sociétés ferroviaires. On réalise que les sociétés ferroviaires représentent un maillon très important de la chaîne, mais le rapport Gilson et, en particulier, le groupe de travail de l'organisme central de coordination, semblaient indiquer que nous devrions tous nous efforcer d'adopter des objectifs en matière de rendement et de trouver des façons d'améliorer le rendement en nous concertant.

Donc, selon moi, les organismes de l'Ouest canadien croient généralement que ce Comité peut apporter une contribution importante qu'on ne retrouvait pas, jusqu'à maintenant, dans le mécanisme du système de manutention et de transport des céréales.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Dans l'Ouest, on critiquait cet organisme à cause du fait qu'on n'y retrouvait pas assez de producteurs; que les grandes institutions y étaient favorisées.

Comment a-t-on déterminé qui siégerait sur ce Comité des transports? Les coopératives du blé veulent éliminer les producteurs; les producteurs y veulent un plus grand nombre de leurs. La question des participants à ce Comité semble très controversée.

Quelle est la justification pour chacun des groupes nommés aux articles 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 en chiffres romains?

**M. Kroeger:** C'est à partir du rapport de ce qu'on a appelé le "groupe de travail sur l'organisme de coordination centrale" qu'on a déterminé ce que serait le Comité, qui en ferait partie et quelles seraient les principales tâches attribuées à l'administrateur. Parmi les membres du groupe de travail figuraient les coopératives céréalières, les fédérations agricoles comme Unifarm, la Commission canadienne du blé, les entreprises de broyage, les *United Grain Growers*, la Commission canadienne des grains, le coordonnateur du transport des grains, les compagnies de chemins de fer, la *Prairie Farm Commodity Coalition*.

Cela dit, vous pouvez affirmer si vous voulez que les organismes se sont nommés eux-mêmes.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Exactement.

**M. Kroeger:** Mais ce serait un peu injuste. Il y a d'autres facteurs qui interviennent. Ce n'est pas nécessairement la seule démarche possible en cette matière. Mais ce qu'on désire, c'est que le Comité soit constitué de personnes compétentes qui oeuvrent dans le domaine du transport du grain et qui savent comment fonctionne leur propre secteur du système de transport et de manutention du grain. Les spécialistes de ce genre de sujet, lorsqu'on va dans les détails, se trouvent en général dans les coopératives, dans les UGG, ainsi que dans d'autres organismes de ce genre; la Commission du blé et la Commission des grains.



## [Text]

An individual producer could certainly contribute to the discussions of that committee; hence the provision for such representation. Exactly what the right weighting is between individual producers and organizations is a matter on which the minister indicated he wants to have the views of the committee. But it is a point of some importance and substance that there be enough people knowledgeable about the details of the workings of the system, the shipping and transportation system, that they can contribute to the work of the committee. So, for example, a committee that had no organizations on it at all, just individual producers, might be under something of a handicap.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Do you think 21 people are too many to work effectively?

**Mr. Kroeger:** Everyone has his own judgment on what the right size of the committee is. I suppose the general rule of thumb is the smaller the better. But you have to balance that against the need for representation in a fairly comprehensive way from the diverse interests.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** How are the individual producers to be selected?

**Mr. Kroeger:** I think the intent was to find as simple a process as possible, although I think we would want to have the views of the committee on what is a good process. You could use the postal ballot, which is used, I understand, to elect the members of the Canadian Wheat Board Advisory Committee. There might be other mechanisms. One would want to keep it as simple as possible.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Thank you, Mr. Reid.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. I am glad to see a new chairman there.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Make it short, succinct . . .

**Mr. Benjamin:** Always, always, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** —and not argumentative.

**Mr. Benjamin:** Wait until I get in the Chair.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** That will never happen.

**Mr. Benjamin:** It did happen once before.

Mr. Chairman, I appreciated the remarks the hon. member from Vegreville had to say about the administrator, which I am sure the Chair will understand and appreciate as well. It is my view, in addition to the view of the Wheat Board, the Wheat Board Advisory Committee, the wheat pools, and a lot of other submissions we had, that this matter of the administrator and the grain transportation agency is really the insertion of another body into an area already pretty well

## [Translation]

Un producteur individuel pourrait certainement apporter sa contribution aux discussions de ce Comité; c'est pourquoi une telle représentation a été prévue. En ce qui a trait à la juste répartition entre les producteurs individuels et les organismes, c'est une question sur laquelle le ministre a indiqué qu'il désirait recevoir le point de vue du Comité. Mais il est certainement important qu'il y ait assez de personnes qui connaissent à fond le fonctionnement du système d'expédition et de transport, que ces personnes puissent contribuer aux travaux du Comité. Par conséquent, un comité qui ne compterait aucun de ces organismes, mais seulement des producteurs individuels, pourrait souffrir d'un certain handicap.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Croyez-vous que 21 personnes, c'est trop pour travailler efficacement?

**M. Kroeger:** Chacun a son propre jugement quant à la taille appropriée du Comité. Je suppose que la règle générale serait de dire que le plus petit nombre sera le mieux. Mais il faut aussi penser à la nécessité d'une représentation relativement complète de tous les intérêts en jeu.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Comment les producteurs individuels seront-ils choisis?

**M. Kroeger:** Je crois que l'objectif était de trouver un processus qui soit le plus simple possible, bien que nous souhaiterions, je crois, avoir le point de vue du Comité sur cette question. On pourrait utiliser le vote postal, dont on se sert, je pense, pour élire les membres du Comité consultatif de la Commission canadienne du blé. Il y a d'autres mécanismes possibles. Mais on recherche avant tout la simplicité.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Merci, monsieur Reid.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. J'accueille avec joie la venue d'un nouveau président.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Soyez bref et succinct . . .

**M. Benjamin:** Toujours, toujours, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** . . . et n'engagez pas de polémique.

**M. Benjamin:** Attendez que je sois moi-même président.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Cela n'arrivera jamais.

**M. Benjamin:** C'est arrivé une fois.

Monsieur le président, j'ai écouté avec intérêt les remarques du député de Vegreville au sujet de l'administrateur, lesquelles j'en suis sûr seront également comprises et appréciées de la présidence. Mon opinion, qui s'ajoute à celles de la Commission du blé, du Comité consultatif de la Commission du blé, des coopératives céréalières et de nombreux autres intervenants qui se sont présentés ici, c'est que la création de ce poste d'administrateur et cet Office de transport du grain équivaient en réalité à insérer un autre organisme dans un domaine qui

## [Texte]

covered, under the aegis of the Wheat Board and the Canadian Grain Commission:

- (2) The provisions of this Part respecting the duties and functions of the Administrator do not restrict the powers of the Canadian Grain Commission under the *Canada Grain Act* respecting the handling of grain in elevators.

What would be wrong with having a 19.3 that says the same sort of thing about the powers of the Canadian Wheat Board? The fears, I think, that have been expressed in briefs we have had are not groundless. This has been looked upon since day one as nothing more than a weakening of the powers of the Canadian Wheat Board and the whole principle of orderly marketing. If you can find room for protection under the Canada Grain Act for their board of grain commissioners, would it not make sense to do the same thing for the Canadian Wheat Board under the Canadian Wheat Board Act?

• 1605

**Mr. Kroeger:** The reason for Clause 19.2 was to avoid any ambiguity. This bill refers to the transportation, shipping and handling of grain. Now, in part, the handling of grain takes place in elevators. It falls within the statutory responsibility of the Canadian Grain Commission. To ensure that there is to be no infringement on the regulatory powers of the grain commission—that is what it is in substantial measures, a regulatory agency—that clause was added. It was not felt that anything in particular would be added to the bill by a similar affirmation about the Wheat Board. Its status is somewhat different.

The other consideration—I do not know whether Mr. Benjamin intended this in his observation or not—one would come to an important point of substance if it were a question of specifying in the bill that the Governor in Council may not ever transfer to this agency any power that exists in some other agency at present. That would then be taking away a power that has existed for a number of years, and would be a fairly major decision, as opposed to a rather minor technical clarification, which is provided by Clause 19.2.

**Mr. Benjamin:** What is to prevent the administrator deciding to allocate *x* railway cars to certain locations—and he has the authority—which would violate some aspect of the block system, some aspect of the quota system laid out by the Canadian Wheat Board? What is to stop the administrator from doing that, or the committee recommending it to the administrator and the administrator doing it?

**Mr. Kroeger:** The administrator is an official. His powers and the way he carries those out will be determined in the first instance by his minister, and where necessary by the Governor in Council. In both cases, the intent of the government would be to rely very heavily on advice of the Senior Grain Transportation Committee. But ultimately, the administrator is an

## [Traduction]

est déjà très couvert par la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains:

- (2) Les dispositions de la présente partie relatives aux fonctions de l'administrateur ne limitent pas les pouvoirs de la Commission canadienne des grains prévus à la Loi sur les grains du Canada concernant la manutention du grain dans les éleveurs.

Pourquoi ne pourrait-on ajouter un paragraphe 19.3 qui énoncerait la même chose au sujet des pouvoirs de la Commission canadienne du blé? À mon avis, les craintes exprimées dans les exposés qui nous ont été présentés ne sont pas sans fondement. On a considéré cela, dès le tout début, comme rien de plus qu'un affaiblissement des pouvoirs de la Commission canadienne du blé et de tout le principe de la commercialisation ordonnée. Si l'on peut trouver le moyen de protéger les pouvoirs de la Commission des grains prévus par la Loi sur les grains du Canada, ne serait-il pas logique de faire la même chose en ce qui concerne les pouvoirs de la Commission canadienne du blé en vertu de la Loi sur la Commission canadienne du blé?

**M. Kroeger:** Le paragraphe 19.2 visait à éliminer toute ambiguïté. Dans le projet de loi, on parle du transport, de l'expédition et de la manutention des grains. Or, dans une certaine mesure, la manutention des grains a lieu dans les éleveurs et relève donc, d'après la loi, de la Commission canadienne des grains. Pour prévenir empiètement sur les pouvoirs de réglementation de la Commission des grains—car essentiellement, il s'agit d'un organisme de réglementation—cette disposition a été ajoutée. On a jugé qu'une affirmation semblable au sujet de la Commission du blé n'ajouterait rien de particulier au projet de loi. Son statut est quelque peu différent.

L'autre considération—je ne sais pas si M. Benjamin voulait parler de cela dans son commentaire—il s'agirait d'une importante question de fond si l'on voulait préciser dans le projet de loi que le gouverneur en conseil ne peut même transférer à cet organisme aucun pouvoir dont un autre organisme est investi à l'heure actuelle. Ce serait alors retirer un pouvoir qui existe depuis de nombreuses années, et il s'agirait d'une décision relativement importante, et non de l'éclaircissement technique relativement mineur qui est apporté par le paragraphe 19.2.

**M. Benjamin:** Qu'est-ce qui peut empêcher l'administrateur de décider d'affecter des wagons à certains lieux—et il en a le pouvoir—où cela constituerait une violation du système des blocs, du système de contingents établi par la Commission canadienne du blé? Qu'est-ce qui pourrait empêcher l'administrateur de faire une telle chose, ou empêcher le comité de le recommander à l'administrateur et ce dernier de la faire?

**M. Kroeger:** L'administrateur est un fonctionnaire. Ses pouvoirs, de même que la façon dont il les exerce, seront déterminés en premier lieu par le ministre dont il relèvera, et si nécessaire par le gouverneur en conseil. Dans les deux cas, le gouvernement voudra s'en remettre dans une très large mesure à l'avis du Comité supérieur du transport du grain. Mais



## [Text]

official, and any official who functions in a way that begins to foul up the operations of some other minister's department or agencies is asking for trouble. That other minister would likely react rather promptly against random decisions by an official that gave rise to difficulty. I would distinguish that from a considered decision being arrived at by ministers collectively, or formally by the Governor in Council, that certain powers should be exercised in a certain way by this, that or the next agency, in which case, of course, the ministers would have to take public responsibility for those decisions in the normal way.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, Mr. Kroeger just made my argument for me.

The board of grain commissioners is, I believe, under the Minister of Agriculture, but you proceed to protect the Canadian Grain Commission under the Canada Grain Act.

• 1010

So that belies the assertion you made that an official would not dare interfere with the activities of a board that was under another minister. Well, then, since the Canadian Wheat Board is under the Minister of State for the Canadian Wheat Board, is it not equally true that if this is valid for the Canada Grain Commission, it is equally valid for the Canadian Wheat Board?

**Mr. Kroeger:** The important distinction is that the Grain Commission is a regulatory agency. The Wheat Board is a sales organization. It has certain powers related to transportation. It seemed important, because of those regulatory responsibilities, to leave no ambiguity at all about the powers of the Grain Commission.

There is nothing in the bill that says that what the grain transportation administrator does shall not infringe on the powers of the Minister of Agriculture, the Minister of Fisheries, the Minister of the Environment, or whomever, because the normal practices would be expected to apply of establishing good, effective working relationships among various agencies. It was only because of those regulatory responsibilities that an explicit provision was included insofar as the Grain Commission was concerned.

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Chairman, it seems to me that the Wheat Board is also not only a marketing agency but a regulatory agency. They regulate quotas. They regulate shipping blocks. They call for the allocation of railway cars for certain grades and kinds of grain at certain points, at certain times. If that is not regulation, I never heard of it; never saw one. I just do not see how you are being consistent when you make the case for that Clause 19.(2) for the Canada Grain Act but not for the Canadian Wheat Board Act; because the Canadian Wheat Board does in fact regulate as well as market.

## [Translation]

essentiellement, l'administrateur est un fonctionnaire, et tout fonctionnaire qui agit de telle manière qu'il commence à gêner les activités d'un département ou des organismes d'un autre ministère s'expose à des problèmes. Selon toute probabilité, cet autre ministre réagira relativement vite contre des décisions prises à tort et à travers par un fonctionnaire, et qui soulèvent des difficultés. A mon avis, il faut distinguer ce cas de celui d'une décision réfléchie prise par les ministres d'une manière collective, ou d'une décision officielle du gouverneur en conseil, selon laquelle tel pouvoir devrait être exercé de telle manière par tel ou tel organisme, et dans ce cas, bien sûr, les ministres seraient tenus d'assumer publiquement la responsabilité de ces décisions, de la façon habituelle.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, monsieur Kroeger vient tout juste de me donner un argument.

La Commission des grains relève, je crois, du ministre de l'Agriculture, mais vous prenez des mesures pour protéger les pouvoirs de la Commission canadienne des grains prévus par la Loi sur les grains du Canada.

Cela contredit donc votre affirmation selon laquelle un représentant n'oserait pas s'ingérer dans les activités d'une commission relevant d'un autre ministère. Puisque la Commission canadienne du blé est sous la direction du ministre d'État, n'est-il pas vrai aussi que si c'est valide pour la Commission canadienne des grains cela l'est également pour la Commission canadienne du blé?

**M. Kroeger:** La distinction importante porte sur le fait que la Commission canadienne des grains est un organisme investi d'un pouvoir de réglementation. La Commission canadienne du blé est un organisme dont les activités sont axées sur la vente. Elle possède certains pouvoirs en matière de transport. Vu l'existence de ces responsabilités de réglementation, il semblait important de dissiper toute ambiguïté au sujet des pouvoirs de la Commission canadienne des grains.

Rien dans le projet de loi n'indique que les activités de l'administrateur de l'Office du transport du grain ne doivent pas empiéter sur les pouvoirs du ministre de l'Agriculture, du ministre des Pêches, du ministre de l'Environnement ou de qui que ce soit, car, d'après l'usage normalement suivi, on s'attend à ce que des relations de travail bonnes et efficaces soient établies entre les divers organismes. C'est seulement en raison de l'existence de ces responsabilités de réglementation qu'on a inclus une disposition précise, du moins en ce qui a trait à la Commission canadienne des grains.

**M. Benjamin:** Il me semble, monsieur le président, que la Commission canadienne du blé est non seulement un organisme de commercialisation, mais également un organisme investi d'un pouvoir de réglementation. Elle réglemente les quotas. Elle réglemente les expéditions en vrac. Elle demande qu'on affecte certains wagons de chemin de fer à certaines catégories et à certains types de grains, à certains endroits et à certains moments. Si ce n'est pas de la réglementation, j'ignore ce que c'est. A mon avis, vous n'êtes pas logique lorsque vous appuyez le paragraphe 19.(2) en ce qui a trait à la Loi sur les grains du Canada, mais non en ce qui concerne la Loi sur la

[Texte]

**Mr. Kroeger:** A regulatory agency is something of a term of art. I was referring, for example, to the responsibilities of the Grain Commission in prescribing safety standards for elevators, which is not qualitatively the same thing as what Mr. Benjamin described as a regulatory function of the Wheat Board in the block-shipping system, for example.

There is no overwhelming argument that I am aware of against including some kind of affirmation that the powers of the Minister of Agriculture or the Wheat Board, or of any other minister, are not affected by this act. The judgment made at the time the bill was drafted was that that would not add anything to the proposed act; consequently there is no such provision at present.

**Mr. Benjamin:** But it does provide for the opportunity to detract from. That is the part we are worried about. That is the contention, in effect, of the Canadian Wheat Board, the Wheat Board Advisory Committee, the wheat pools, myself, and a host of others: that this whole matter of the grain transportation administrator and committee is a superfluous third-party injection into authorities that are already in place and that have, with some justifiable criticisms here and there, generally being doing a pretty damn good job. In other words, these provisions of the bill are totally unnecessary and are not needed.

**Mr. Kroeger:** On the question of the need for the committee and the agency, the government was very largely guided by the views expressed by major agricultural organizations in western Canada themselves. There was, of course, already in existence the grain transportation co-ordinator. Our reading of the views of the wheat pools and other major organizations, such as Unifarm, with various participants, and Gilson, was that indeed they wanted this agency; that they did think it would be a useful addition; and that they wanted the committee—whatever disagreements there might be about the specific make-up of the committee.

• 1615

Hence the inclusion of these provisions in the bill.

The only other comment I would make in response to Mr. Benjamin's question is that this bill itself does not change anything insofar as the ability to transfer powers to or from the Wheat Board is concerned. Those powers exist; they exist in a separate piece of legislation. And even without the reference to the administrator being an agency, I think there is unanimity of legal opinion that, indeed, this bill makes them an agency. That particular clause merely makes explicit what is already very strongly implicit in the bill.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Thank you, Mr. Benjamin, and Mr. Kroeger.

[Traduction]

commission canadienne du blé, car la Commission canadienne du blé remplit des fonctions de réglementation aussi bien que de commercialisation.

**M. Kroeger:** Lorsqu'on parle d'un organisme investi d'un pouvoir de réglementation, on emploie en quelque sorte un terme technique. Je faisais allusion, par exemple, aux responsabilités de la Commission canadienne des grains en matière d'imposition de normes de sécurité pour les éleveurs, ce qui, par essence, est différent de ce que M. Benjamin a décrit comme étant une fonction de réglementation de la Commission canadienne du blé dans le système de l'expédition en vrac.

Je ne connais aucun argument décisif selon lequel il ne faut pas inclure dans la loi une disposition quelconque précisant que les pouvoirs du ministre de l'Agriculture ou de la Commission canadienne du blé, ou de quelque autre ministre, ne sont pas visés par cette loi. Lors de la rédaction du projet de loi, on a jugé que cette disposition ne serait d'aucune utilité à la loi proposée; par conséquent, il n'existe aucune disposition à cet effet pour le moment.

**M. Benjamin:** Mais cela donne l'occasion de l'attaquer. C'est ce qui nous inquiète. D'après la Commission canadienne du blé, le comité consultatif de la Commission canadienne du blé, les syndicats de blé, moi-même et une foule d'autres organismes, toute cette histoire reliée à l'administrateur et au comité du transport du grain constitue une intrusion inutile de la part d'une tierce partie dans les activités d'autorités déjà en place, qui, sous réserve de certaines critiques justifiables, ont généralement fait un sacré bon travail. En d'autres termes, ces dispositions du projet de loi sont tout à fait inutiles.

**M. Kroeger:** Quant à la question de savoir si on a besoin du Comité et de l'organisme, le gouvernement s'est largement fié aux vues exprimées par les principales organisations agricoles de l'Ouest du Canada. Bien entendu, il y avait déjà le coordonnateur du transport du grain. De notre lecture des opinions des syndicats de blé et d'autres organisations importantes, comme Unifarm, que nous avons faite en compagnie de divers participants et de Gilson, il ressort qu'ils veulent effectivement cet organisme, qu'ils estiment que ce serait une adjonction utile et qu'ils veulent la création du comité, quels que soient les désaccords auxquels peut donner lieu sa constitution.

D'où l'inclusion de ces dispositions dans le projet de loi.

Le seul autre commentaire que j'aimerais faire en réponse à la question de M. Benjamin est que ce projet de loi en lui-même ne change rien des pouvoirs de la Commission canadienne du blé. Ces pouvoirs existent déjà; ils existent en vertu d'une autre loi. Et même si le texte ne précisait pas par référence que l'administrateur est un office, je pense que les avis juridiques concordent absolument sur le fait que ce projet de loi en fait effectivement un office. Cette disposition ne fait que dire explicitement ce qui se trouve implicitement dans le projet de loi.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Merci, monsieur Benjamin et monsieur Kroeger.



[Text]

*Monsieur Loisel, s'il vous plaît.***Mr. Loisel:** *Merci.*

Mr. Kroeger, about the committee, we have 21 now; but we heard on the trip that some of the groups, the farmers especially, would like to increase their number. We have 3 farmers now, and they would like to have 6. At the moment, we have one by province, and they would like to have one by type of production. How would it be possible to reconcile the two... because I know that we decided on 21, because we mentioned 3 from the east. I feel it is a good request, and I understand their reason why they would like to increase their number. Is there some possibility to do that, or did you look at it?

**Mr. Kroeger:** I think the minister indicated yesterday that he was very open to suggestions from this committee on the basis of its hearings in western Canada as to what the right composition of the Senior Grain Transportation Committee would be, and there is quite a wide range of possibilities.

One consideration that I mentioned in answer to the question from Mr. Reid is that if you had a committee that had no organizations on it, just individuals, that committee might be handicapped in its work, because it is the large organizations engaged in the shipping of grain, such as the wheat pools, who really know how the shipping and transportation system works. So those organizations do have a valid contribution to make to the committee.

That being said, what the balance between the organizations should be, vis-à-vis representatives of individual producers, I think that is very judgmental, and the minister would like to have your views on that.

**Mr. Loisel:** Okay. Thank you.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Merci, monsieur Loisel.

**M. Loisel:** Je vous en prie!**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Monsieur Neil.**Mr. Neil:** *Merci, monsieur.*

To follow up, Mr. Kroeger, Mr. Benjamin's line of questioning, where you say there was no need to exclude the Wheat Board in the same manner that the grain commission was excluded, I note in Clause 18 that one of the duties of the administrator is to monitor the performance of the railway companies and such other system participants as the administrator deems appropriate; and I would assume that the Canadian Wheat Board is considered as a system participant. They have to be because of the role they play. Also, it is his responsibility to ascertain whether they are meeting the performance objectives; and further, he has the opportunity of developing a notional scheme of sanctions applicable to the railway companies and to the other participants.

[Translation]

*Mr. Loisel, please.***M. Loisel:** *Thank you.*

Monsieur Kroeger, au sujet du Comité, nous avons 21 membres maintenant, mais nous avons entendu certains groupes, les fermiers en particulier, demander qu'on en accroisse le nombre. Nous avons maintenant trois fermiers et ils voudraient en avoir six. En ce moment, nous en avons un par province mais ils aimeraient en avoir un par type de production. Comment serait-il possible de concilier les deux—car je sais que nous avons arrêté notre choix sur le nombre de 21, puisque nous avons mentionné qu'il y en avait trois en provenance de l'Est. Je pense que c'est une demande légitime et je comprends la raison pour laquelle ils veulent en augmenter le nombre. Y a-t-il possibilité de faire cela ou avez-vous étudié la question?

**M. Kroeger:** Je pense que le Ministre a indiqué hier qu'il était disposé à étudier toutes les suggestions que voudrait lui faire le présent Comité à la suite de ses audiences dans l'Ouest canadien quant à ce que devrait être la composition du Comité supérieur du transport du grain, et il existe un bon choix de possibilités.

Dans ma réponse à la question de M. Reid, j'ai affirmé notamment que si vous avez un comité qui n'est composé d'aucun organisme, mais seulement de personnes physiques, il est possible que ce comité soit handicapé dans son travail, puisque ce sont les grands organismes engagés dans le transport du grain, comme les pools de blé, qui connaissent vraiment les rouages du système d'expédition et de transport. Voilà pourquoi ces organismes ont un rôle important à jouer au sein du Comité.

Ceci dit, quel doit être l'équilibre entre les organismes et les représentants des producteurs eux-mêmes, je pense que c'est là une question de jugement, et je pense que le Ministre aimerait entendre votre avis là-dessus.

**M. Loisel:** D'accord, merci.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Thank you, Mr. Loisel.

**Mr. Loisel:** You are welcome.**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Mr. Neil.**M. Neil:** *Thank you, sir.*

Si je poursuis, monsieur Kroeger, la suite de questions de M. Benjamin, où vous affirmiez qu'il n'est nullement besoin d'exclure la Commission canadienne du blé à l'instar de la Commission canadienne des grains, je remarque, à la lecture de l'article 18, que l'une des tâches de l'administrateur est de vérifier si les compagnies de chemins de fer, ainsi que les autres participants qu'il estime indiqués, atteignent les objectifs de résultat visés. Je suppose que la Commission canadienne du blé est considérée comme un participant. Il le faut en raison du rôle qu'elle joue. Il a le devoir de vérifier si ceux-ci atteignent les objectifs de résultat; il est de plus habilité à élaborer un système théorique de sanctions à l'égard des compagnies de chemins de fer et des autres participants.

[Texte]

Now, would you not think that this does in fact give the administrator an extraordinary amount of power with respect to the Wheat Board?

• 1620

**Mr. Kroeger:** The administrator does have important responsibilities, and those responsibilities will hopefully touch all system participants. I think the implicit premise of Part I of this bill is that it is not desirable for any of the system participants to have wholly peaceful lives in the future. Everybody's performance, including that of the administrator, no doubt will be open to improvement.

The forum to discuss that kind of improvement will primarily be the Senior Grain Transportation Committee. And wherever an improvement can be found, whether it relates to the number of grades of grain, whether it relates to the practices of a grain company or the Wheat Board, or of some government agency, all of those, hopefully, will be subjected to critical scrutiny and constructive discussion. The intent is not to interfere in the threatening sense of that. I guess we would hope that this committee and the administrator would proceed jointly in a rather constructive way to arrive at solutions to shared problems. Certainly one can entertain other fears about how it might work out in practice.

That being said, the Wheat Board is a highly regarded organization. All ministers in recent years have certainly attached great importance to its effective functioning. I have trouble envisaging that ministers would consciously authorize officials to set out to somehow detract from the effectiveness of the Wheat Board in its main job.

**Mr. Neil:** I would certainly hope, Mr. Kroeger, that the administrator would not recommend, and that the minister would not approve, a system of awards and sanctions with respect to the Wheat Board, particularly monetary sanctions, because any monetary sanctions that might be levied would come out of the profits of the grain producers, the people who we want to protect most. Maybe the question of awards and sanctions should be excluded with respect to the Wheat Board. I would like your comments in that regard. Otherwise, what kind of sanctions and awards would you see with respect to the Wheat Board?

**Mr. Kroeger:** On the latter question, I think there has been general uncertainty as to how a system of awards and sanctions would work. The reason it is provided for is because of a recognition by all of the participants in the Central Coordinating Agency Task Force, to which I referred, that indeed you have to have a chain—there is no one player who can determine whether grain is going to move effectively from the combine onto the ship—and that there should be some way of recognizing explicitly that you have this chain and it is in everybody's interest to make all parts of that process work as well as possible.

[Traduction]

Ne pensez-vous pas que ceci donne à l'administrateur un pouvoir extraordinaire à l'égard de la Commission canadienne du blé?

**M. Kroeger:** L'administrateur a effectivement des responsabilités importantes, et celles-ci toucheront, nous l'espérons, tous les participants. Je pense que la partie I de ce projet de loi sous-entend qu'il n'est pas souhaitable, pour aucun participant, d'avoir complètement la paix dans l'avenir. Il n'y a aucun doute qu'il y aura lieu d'améliorer le rendement de chacun, y compris celui de l'administrateur.

C'est le comité supérieur du transport du grain qui sera la principale tribune où sera discutée ce type d'amélioration. Et partout où il y a lieu d'améliorer les choses, que ce soit le nombre de catégories de grain, les pratiques suivies par une compagnie de grain, la Commission canadienne du blé, ou tout autre organisme gouvernemental, tous ces points, nous l'espérons, feront l'objet d'un examen critique et de discussions constructives. Nous n'avons pas l'intention de jouer un rôle d'intervenant, dans le sens menaçant du terme. Nous espérons plutôt que ce Comité et l'administrateur travailleront de concert, de façon constructive, pour en arriver à résoudre des problèmes communs. Il est certain qu'on peut avoir d'autres craintes sur la façon dont les choses peuvent se passer, dans la réalité.

Quoi qu'il en soit, la Commission canadienne du blé est un organisme très respecté. Depuis les dernières années, tous les ministres attachent certainement beaucoup d'importance au fait qu'elle fonctionne de façon efficace. J'ai de la difficulté à imaginer que des ministres autorisent de façon délibérée des fonctionnaires à diminuer l'efficacité de la Commission canadienne du blé, surtout en sa fonction principale.

**M. Neil:** J'espère, monsieur Kroeger, et vous pouvez en être certain, que l'administrateur ne recommandera pas, et le ministre n'approuvera pas un système de primes et de sanctions relativement à la Commission canadienne du blé, en particulier des sanctions pécuniaires, parce que toute sanction pécuniaire qui pourrait être imposée proviendrait des profits des producteurs de grain, les gens que nous voulons protéger le plus. On pourrait peut-être exclure cette question des primes et des sanctions à l'égard de la Commission canadienne du blé. J'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet. Par ailleurs, quelle sorte de sanctions et de primes envisageriez-vous pour la Commission canadienne du blé?

**M. Kroeger:** Pour ce qui est de la dernière question, je pense qu'il règne une incertitude générale sur la façon dont devrait fonctionner un système de primes et de sanctions. La raison derrière ce système est simple: c'est pour que tous les participants du groupe de travail de l'organisme central de coordination, dont j'ai déjà parlé, voient qu'il doit y avoir des interdits, aucun joueur ne peut déterminer si le grain sera transporté efficacement de la moissonneuse-batteuse au bateau, c'est pour qu'il y ait une façon de reconnaître de manière explicite qu'il y a cet interdit et que c'est dans l'intérêt de tous et chacun de faire fonctionner aussi bien que possible toutes les pièces du système.



[Text]

Whether it is going to be feasible to devise a system of awards and sanctions that will apply to anybody except the railways is in doubt. Hence, the provision that one would operate the system for a period of approximately three years on a notional basis to see what kinds of awards and sanctions might be workable. Quite possibly at the end of the day it will be found that nothing except a system of sanctions against the railways will be practicable.

I might add that in the discussion in the legislative task force, we had a lot of debate about whether we should refer to non-pecuniary sanctions. On one of the working papers, those words were there.

• 1625

We eventually took them out, because it was a little hard to think of any sanction that would not ultimately have a pecuniary impact. For example, if there were a decision that an award would take the form of a bigger allocation of hopper cars to a good performer and a reduced allocation to a bad performer, that would have a pecuniary implication or effect. So we took the words "non-pecuniary" out, but I think in a general way, any of the discussions I am aware of that have taken place about this have recognized that you would not start levying fines on the Saskatchewan Wheat Pool or the Wheat Board; if there is to be a system of sanctions at all, it will have to be of a different character from that.

**Mr. Neil:** One other question, and that has to do with the Senior Grain Transportation Committee. Presumably the members of this senior committee are made up of participants in the system. I am wondering if in your discussions the question of the participation on this committee of the unions on the west coast, the grain handlers and the stevedores or whoever handle the grain, was considered; not from the point of view of taking them in as a system participant and levying awards and sanctions, but from the point of view of their being a participant. When you look at the duties and functions of the committee, they are to examine and make recommendations on performance objectives and measures to improve the capacity and efficiency of the system; and certainly they might have a fair amount of input into these aspects of the committee's powers. Was that discussed—the possibility of naming a representative of the unions to this committee?

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** C'est votre dernière question, monsieur Neil.

Did you understand that?

**M. Kroeger:** Je serai très bref dans ma réponse.

I did not myself sit in on the meetings of the central coordinating agency task force. My impression is that little, if any, consideration was given to direct membership by the unions. There has undoubtedly in this whole protracted process

[Translation]

Il est fort douteux qu'il soit possible de concevoir un système de primes et de sanctions qui s'appliquera à tous sauf aux compagnies de chemin de fer. Par conséquent, il serait logique de faire fonctionner, de façon théorique, le système pendant une période d'approximativement trois ans pour voir quelles sortes de primes et de sanctions il y aurait lieu d'implanter. Il se peut fort bien qu'à la fin de la journée, nous découvriions que rien d'autre ne sera possible qu'un système de sanctions prises contre les compagnies de chemins de fer.

Je me permets d'ajouter que, dans les discussions au sein du groupe de travail législatif, nous avons beaucoup débattu la question de savoir si nous devrions parler de sanctions non pécuniaires. Ces mots figuraient dans l'un des documents de travail.

Nous avons fini par les enlever, car il était assez difficile de concevoir un type de sanction qui n'aurait, en définitive, aucune incidence pécuniaire. A titre d'exemple, si on décidait qu'une prime consisterait à affecter un plus grand nombre de wagons-trémies à celui qui fournit un bon rendement et à en affecter moins à celui dont le rendement est insatisfaisant, cela aurait une incidence pécuniaire. Nous avons donc retranché les mots «non-pécuniaire», mais je crois qu'en général, dans toutes les discussions sur ce sujet, celles dont j'ai eu connaissance, on reconnaissait qu'il n'y aurait pas lieu de commencer à imposer des amendes au *Saskatchewan Wheat Pool* ou à la Commission du blé; si un système de sanctions est vraiment nécessaire, il devra être différent de celui-là.

**M. Neil:** Une autre question, qui se rapporte cette fois au Comité supérieur du transport du grain. Vraisemblablement, ce comité supérieur est composé de personnes qui oeuvrent dans le système. Je me demande si, dans vos discussions qui ont porté sur la composition de ce comité, vous avez songé aux syndicats de la côte ouest, aux manutentionnaires du grain, aux débardeurs, enfin, aux personnes qui manutentionnent le grain; pas en tant que personnes qui participent au système et en vue de leur attribuer des primes ou des sanctions, mais en tant que membres possibles du comité. En jetant un coup d'oeil aux devoirs et aux fonctions du comité, on voit qu'il doit, après étude, faire des recommandations au sujet des objectifs de résultat et des mesures à prendre pour accroître la capacité et l'efficacité du système; et manifestement, les membres du comité seront peut-être appelés à fournir beaucoup d'informations et de suggestions pour que le comité puisse exercer ces pouvoirs. Avez-vous discuté de cela—la possibilité de nommer un représentant des syndicats à ce comité?

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** This is your last question, Mr. Neil.

Avez-vous bien compris?

**Mr. Kroeger:** My answer will be very brief.

Personnellement, je n'ai pas siégé aux réunions du groupe de travail de l'organisme central de coordination. J'ai l'impression qu'on a peu examiné, si même on l'a fait, la participation directe des syndicats. Au cours de ce processus très long, on a sans doute beaucoup parlé du problème que peuvent représen-

[Texte]

been a lot of discussion about the problem that strikes can cause in implementing a system of accountability.

I think one problem in particular was identified, which is that quite a few unions are involved; so how many of them would you make system participants? Would you have the railway unions; the grain handlers; the Seaway; and so forth? It may be that the best way to work this out in practice would be for the administrator, in his studies and research, and with his work on ways of improving the system, to develop some form of consultation with the various unions, perhaps inviting them in some way to contribute to the work of the Senior Grain Transportation Committee with suggestions on how you could make the system work better and reduce the risk of labour-originated disruptions.

**M. Neil:** Merci.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Merci, monsieur Neil.

Madame Côté, s'il vous plaît.

**Mme Côté:** Merci, monsieur le président.

Si vous me permettez, j'aimerais avoir quelques explications sur les fonctions de l'administrateur, plus particulièrement au sujet du paragraphe 17.(1)d) et je cite:

en consultation avec le Comité, examiner si les wagons devraient être affectés aux producteurs dans les mêmes conditions qu'aux autres expéditeurs;

Nous avons eu des représentations concernant ce paragraphe et j'aimerais savoir quelle est l'intention du ministre et ce que veut dire ce paragraphe, finalement?

**M. Kroeger:** C'est pour exiger que l'on fasse une allocation de wagons, seulement s'il y a vente de grain.

• 1630

Ce n'est pas le même régime, et il est possible qu'il y est des difficultés si beaucoup de wagons de producteurs sont expédiés au port, et qu'il n'y a pas de marché... il n'y a pas de navire; les wagons doivent donc rester au port jusqu'à ce qu'on arrive à faire une vente. C'est donc inefficace et on se pose la question suivante: Doit-on changer les règlements en ce qui concerne les wagons des producteurs?

**Mme Côté:** Monsieur le président, l'intention de ce paragraphe-là, c'est finalement de faire une évaluation de l'utilisation des wagons qui sont mis à la disposition des producteurs pour en contrôler ou évaluer l'efficacité et ainsi réduire les coûts des délais.

**M. Kroeger:** Oui, mais c'est une question d'étude et d'évaluation. On ne change rien avec cette disposition-là, en soi.

**Mme Côté:** À court ou à moyen terme, en faisant un peu de projection, est-ce qu'il pourrait s'avérer, finalement, qu'il ne soit plus nécessaire de maintenir une affectation de wagons pour les producteurs?

**M. Kroeger:** Pardon? Je m'excuse...

[Traduction]

ter les grèves dans l'implantation d'un système de partage des responsabilités.

Je crois qu'un problème en particulier a été identifié soit le peu d'intérêt manifesté par les syndicats; et combien d'entre eux nommeriez vous au comité? Les syndicats des compagnies ferroviaires; les manutentionnaires du grain; les syndicats de la voie maritime; et ainsi de suite? En pratique, il est possible que la meilleure solution soit que l'administrateur, en prodécant à ses études et à ses recherches, et dans ses travaux sur les moyens d'améliorer le système, mette au point une formule qui lui permettrait de consulter les divers syndicats, et les invite peut-être à participer d'une façon ou d'une autre aux travaux du Comité supérieur du transport du grain en lui suggérant des façons d'améliorer le système et de réduire les risques d'interruptions que peuvent entraîner les conflits de travail.

**Mr. Neil:** Thank you.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Thank you, Mr. Neil.

Mrs. Coté, please.

**Mrs. Coté:** Thank you, Mr. Chairman.

If I may, I would like some explanation regarding the functions of the administrator, especially concerning subparagraph 17.(1)(d), and I quote:

in consultation with the Committee, review whether or not railway cars should be allocated to producers on the same basis as to other shippers.

We have had some representations regarding that paragraph, and I would like to know what the minister's intentions are and, finally, what this paragraph is all about.

**Mr. Kroeger:** That is to demand that a railway car allocation be made, only if grain is sold.

It is not the same system, and there could be problems if a lot of producers' railway cars are sent to port, and there is no market, no ship; the cars would have to stay at the port until a sale is made. It is inefficient and leads one to ask whether the regulations concerning producers' cars should be changed.

**Mrs. Coté:** Mr. Chairman, the purpose of the paragraph in question is to review the use of railway cars that are made available to producers in order to control or evaluate efficiency of the system, and thus reduce the costs caused by delays.

**Mr. Kroeger:** Yes, but it is a question of studying and evaluating. Nothing is changed by that provision in itself.

**Mrs. Coté:** In the short or medium term, if we look ahead a little, may it not turn out in the end to be no longer necessary to allocate railway cars to producers?

**Mr. Kroeger:** I beg your pardon? I am sorry...



[Text]

**Mme Côté:** En faisant une projection, est-ce qu'il est raisonnable de penser qu'à un moment donné, il ne serait plus nécessaire d'avoir des wagons attribués aux producteurs?

**M. Kroeger:** Je ne suis pas certain, mais j'ai l'impression que les producteurs attachent beaucoup d'importance au système présent, et ils peuvent avoir des allocations de wagons..., c'est une question de spéculation. Y aura-t-il de grands changements d'ici cinq ans, disons? Je ne le sais pas.

**Mr. Dubois:** A supplementary on that, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Certainly.

**M. Dubois:** Monsieur Kroeger, est-ce que vous avez pris connaissance d'objections de quelques groupes qui nous ont parlé justement de cette situation là, de l'article 17.(1)(d), et qui disaient que cela allait leur causer des problèmes, et qu'ils aimeraient que ce paragraphe disparaisse quand on parle de la consultation avec le Comité... Il y a deux ou trois groupes importants qui nous ont parlé de ça, en disant écoutez, ça va causer des problèmes et on aimerait que ce paragraphe disparaisse. Est-ce que vous avez pris connaissance de ces objections-là? C'est le groupe qui fait partie de P.F.C.C., *Pallisser Group* et d'autres groupes. Et, si vous avez pris connaissance de leurs commentaires, j'aimerais avoir votre point de vue là-dessus?

**M. Kroeger:** Monsieur le président, j'ai lu tous les textes que je pouvais trouver mais, comme ont dit d'autres membres du Comité, il y a certains textes qui ne sont pas encore arrivés. Mais, en général, en ce qui concerne 17(1)(d)...

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** We have the same problem.

**M. Kroeger:** ... On pourrait supprimer cette disposition, sans avoir des résultats très importants. Pendant les discussions du comité législatif, il y avait des députés qui pensaient que c'était très important d'avoir 17.(1)(d) et 17.(1)(e)... Le Comité s'est enfin mis d'accord pour laisser ces dispositions, mais à mon avis elles ne sont pas essentielles; on pourrait les supprimer sans changer rien d'important. L'administrateur et le Comité supérieur traitent, de toute façon, des questions qui à leur avis sont les plus importantes.

**M. Dubois:** Merci, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Madame Côté.

**Mme Côté:** Je pense aussi que ça répond à ma question, mais je suis d'accord avec M. Kroeger, si ces deux paragraphes (d) et (e) ne font qu'alourdir la compréhension ou le fonctionnement.

[Translation]

**Mrs. Coté:** In the future, is it not reasonable to believe that the time will come when the allocation of railway cars will no longer be necessary?

**Mr. Kroeger:** I am not sure, but I feel that producers attach a great deal of importance to the present system, and they have an allocation of railway cars—it is just speculation. Will there be any major changes five years from now, for example? I do not know.

**M. Dubois:** Une question supplémentaire, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Certainement.

**Mr. Dubois:** Mr. Kroeger, are you aware of the objections of several groups that spoke to us about this particular situation, about section 17(1)(d), and who said that it would create problems for them and that they would like to see the paragraph dropped when consultations take place with the committee. Two or three important groups have mentioned this, saying that there would be problems and that they would like the paragraph to be dropped. Are you aware of these objections? They came from the group that belongs to the PFCC, the Palissor Group and others. If you are aware of their comments, I would like to have your opinion on what they said.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, I have read all the documents I could find, but as other members of the committee have said, some texts have still not arrived. But, in general, where 17(1)(d) is concerned...

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Nous avons le même problème.

**Mr. Kroeger:** We could remove this provision, without any significant results. During the discussions of the committee on legislation, there were some MPs who felt that it was very important to have 17(1)(d) and 17(1)(e). The committee finally decided to keep these provisions, but in my opinion they are not really necessary. We could take them out without changing anything important. In any case, the Administrator and the Senior Committee are continuing to study the questions they feel are the most important.

**Mr. Dubois:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Madam Coté.

**Mrs. Coté:** I think that answers my question as well, but I agree with Mr. Kroeger, if these two paragraphs (d) and (e) are merely cumbersome.

• 1635

Il vaudrait peut-être mieux les enlever, parce que de toute façon ça ne change rien à l'essentiel qui est de mettre à la disposition des producteurs de céréales, peu importe que ce soit par le biais des élévateurs ou autrement, les wagons dont ils ont besoin pour transporter les céréales. Et dans le cas de réglementation inutile, il est évident que s'il y en a, il faut les enlever.

It is best to remove them since in any case it does not change the main thing which is to provide grain producers, whether by elevators or otherwise, with the cars they need to haul grain. If the regulation is unnecessary, clearly then it must be removed.

## [Texte]

Je vous remercie, monsieur le président.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** Merci. Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Oui, monsieur le président. Il vaudrait mieux laisser au Comité et à l'administrateur le soin de décider des sujets les plus importants. Ils devront pouvoir identifier leurs propres priorités.

**Le président suppléant (M. Mazankowski):** *Thank you Mr. Kroeger.* Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci, monsieur le président. Vous êtes formidable comme président, et je veux que vous me fassiez un commentaire en français! *So far so good.*

I would like to pose a supplementary to Mr. Kroeger along the lines of what Madam Côté was asking. Clause 17.(d), is there any conflict there between the present statutes as they go back to 1902 in the Sinaluta trial, which gave access to producers, or gave access to producer cars by producers? Because it seems to me that in consultation with the committee, review whether or not railway cars should be allocated to producers on the same basis as other shippers, there is already legislation in place that guarantees producers a certain amount of access to producer cars. Is there any room for conflict in Clause 17.(d) with the present statutes as they now stand?

**Mr. Kroeger:** No, I do not think so. Clearly, if one were going to change the existing system, Mr. Mayer is quite right, one would have to amend legislation, and in the absence of such amendment, producer cars could continue to exist.

The only point of that provision is that some members of some of the organizations, with whom we are involved in these extended consultations, thought it was especially important that that question be looked at, and that is all this provides for. If the conclusion of that examination should be that some kind of change in the producer-car system was necessary, then that would require a recommendation of the Cabinet, a decision, and ultimately the presentation of legislation to Parliament.

**Mr. Mayer:** So the review would take place within the present context of 5% of producer cars?

**Mr. Kroeger:** Oh, sure; it would have to.

**Mr. Mayer:** Okay.

I have a couple of questions with respect to the administrator. I am wondering if we could get some thinking from the department officials as to why the government, for instance, would want to appoint an administrator and why you would not ask somebody elected as chairman or president of the Senior Grain Transportation Committee to fulfil the duties that are now envisioned for the administrator.

**Mr. Kroeger:** I do not think that outcome would necessarily be excluded, but a limiting factor is that the administrator is an official and he works under the direction of the minister.

## [Traduction]

Thank you, Mr. Chairman.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** Thank you, Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Yes, Mr. Chairman. It is best to rely on the committee and the administrator to decide what are the most important points to be pursued. They should be able to identify their own priorities.

**The Acting Chairman (Mr. Mazankowski):** *Merci, Mr. Kroeger.* Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you, Mr. Chairman. You are doing a great job as a chairman and I want you to make a comment in French! *Jusqu'ici ça va.*

J'aimerais poser à M. Kroeger une autre question dans la même veine que celle de M<sup>me</sup> Côté. En ce qui concerne l'alinéa 17.d), y a-t-il quelque incompatibilité avec les lois actuelles qui datent de 1902 et du procès Synteluda, qui a permis l'accès aux producteurs ou a permis aux producteurs d'obtenir des wagons de producteurs? Parce qu'il me semble en consultation avec le Comité, examiner si les wagons devraient être affectés aux producteurs dans les mêmes conditions qu'aux autres expéditeurs. Il y a déjà des lois en vigueur garantissant aux producteurs qu'ils obtiendront un certain nombre de wagons de producteurs. L'alinéa 17.d) est-il incompatible avec les lois actuelles?

**M. Kroeger:** Non, je ne le pense pas. Il est évident que si l'on change le système actuel, M. Mayer a raison, il faudra modifier la loi, mais en l'absence d'une telle modification, les wagons de producteurs pourront continuer à exister.

Le seul problème soulevé par cette disposition, c'est que des membres d'un certain nombre d'organismes auxquels nous avons eu affaire au cours de ces importantes consultations, pensaient qu'il était particulièrement important que cette question soit examinée, et c'est tout. Si l'on conclut, après examen, qu'il est nécessaire d'apporter des modifications au système des wagons de producteurs, alors il faudra une recommandation en ce sens du Cabinet, une décision et à la fin, la présentation d'une loi au Parlement.

**M. Mayer:** Alors cet examen serait effectué dans le cadre de l'actuel 5 p. 100 de wagons de producteurs?

**M. Kroeger:** Oh, évidemment, il le faudrait bien.

**M. Mayer:** D'accord.

J'ai quelques questions au sujet de l'administrateur. Je me demande si les représentants du ministère peuvent nous éclairer sur les raisons qui poussent le gouvernement, par exemple, à nommer un administrateur et les motifs pour lesquels vous ne demanderiez pas à M. Untel, qui a été élu président du Comité supérieur du transport du grain, d'assumer les fonctions que l'on envisage maintenant de confier à l'administrateur.

**M. Kroeger:** Je ne crois pas que cette possibilité soit nécessairement exclue, mais il faut apporter une restriction, car l'administrateur est un haut fonctionnaire et il travaille sous la direction du ministre.



[Text]

**Mr. Mayer:** Which elaborates my question further. Why would you want somebody working . . . ? I mean, I am not saying I agree or disagree with it, I just am interested in your thinking. Why would you not look at somebody separate from the department as doing that function, somebody that would be picked, if you will, from the kind of people that are going to be part of the Senior Grain Transportation Committee?

**Mr. Kroeger:** When I say he is an official, by that I do not mean that he would have to be a member of the Public Service of Canada at present. On the contrary, it seems to me that the Governor in Council could appoint . . .

**Mr. Mayer:** Somebody that would come from the Senior Grain Transportation Committee; for instance, Mr. Turner.

**Mr. Kroeger:** Yes, except that once that person is appointed, wherever he might come from, that person would then have to function as an official and be subject to direction by the minister, and there is a distinction there. What you want from the members of the Senior Grain Transportation Committee is an independence of view and an effective representation of their particular part of the system, or of their constituents. It would be difficult for someone to do both: to be, on the one hand, the minister's agent and subject to his direction; and on the other hand, effectively represent, for example, producers at large.

• 1640

**Mr. Mayer:** But it seems to me that both objectives should be the same: the objective of, say, the minister and the objective of the people on the senior transportation committee should be the same, and that is the preamble in the bill, if we get one, or whatever the intention of the act is. I am just wondering, for instance, to phrase the question another way, if there was any consideration given to having the person elected as chairman or president of the Senior Grain Transportation Committee fill the role that is presently described in the bill as that of administrator.

**Mr. Kroeger:** I am not aware of any discussions along those lines, because conceptually I think there is some separation between the elected or appointed people who are members of the committee and the administrator. I suppose the arrangement Mr. Mayer is referring to would not necessarily be excluded. But of course the administrator's position is a full-time job, whereas the members of the committee are going to be people from the grain companies or people who are engaged in farming, and who can only attend meetings periodically to discuss identified issues.

**Mr. Mayer:** One other question to do with the administrator. Clause 15 says:

Such officers and employees of the Department of Transport as in the opinion of the Minister are necessary to assist the Administrator in exercising his powers and performing his duties and functions under this Act shall be made available by the Minister.

What kind of thing are you thinking about? What kind of a bureaucracy, what kind of staff, if you will, do you see the

[Translation]

**M. Mayer:** Ce qui me pousse à demander une précision: pourquoi voulez-vous que quelqu'un travaille? Je veux dire, je ne suis pas en faveur ni contre cette idée, mais j'aimerais simplement connaître votre raisonnement. Pourquoi ne pas considérer un candidat qui ne ferait pas partie du Ministère pour assumer ces fonctions, quelqu'un qui serait choisi parmi les gens qui seront membres du Comité supérieur du transport du grain?

**M. Kroeger:** Quand je dis que c'est un haut fonctionnaire, je ne veux pas dire qu'il devra faire partie de la Fonction publique du Canada actuellement. Au contraire, il me semble que le gouverneur en conseil pourrait nommer . . .

**M. Mayer:** Quelqu'un qui a été membre du Comité supérieur du transport du grain, par exemple, M. Turner.

**M. Kroeger:** Oui, sauf qu'une fois nommée, la personne devra travailler à titre de haut fonctionnaire et sous la direction du ministre, peu importe ses anciennes fonctions, et qu'il y a une distinction à ce niveau. Ce que vous demandez aux membres du Comité supérieur du transport du grain, c'est d'être objectifs et de représenter efficacement leur partie du système ou leurs électeurs. Il serait difficile de faire les deux choses à la fois: être, d'une part, le mandataire du ministre et être à ses ordres, et d'autre part, représenter d'une manière efficace l'ensemble des producteurs, par exemple.

**M. Mayer:** Mais il me semble que les deux objectifs devraient être les mêmes: l'objectif, mettons, du ministre et l'objectif des membres du comité supérieur du transport du grain devraient être le même, à savoir le préambule du projet de loi, si nous en obtenons un, ou le but visé par la loi, quel qu'il soit. Je me demande simplement, par exemple, pour tourner la question autrement, si l'on a jamais pensé à confier à la personne élue à titre de président du Comité supérieur du transport du grain les fonctions qui sont actuellement décrites dans le projet de loi comme celles de l'administrateur.

**M. Kroeger:** Je ne me souviens d'aucune discussion à ce sujet, parce que sur le plan conceptuel, je crois qu'il y a une certaine différence entre les membres du comité qui sont élus ou nommés, et l'administrateur. Je suppose que la solution évoquée par M. Mayer ne doit pas nécessairement être exclue. Mais de toute évidence, le poste d'administrateur est un travail à temps complet, alors que les membres du comité seront des représentants des sociétés productrices de céréales ou des producteurs agricoles, qui ne peuvent assister qu'à des rencontres périodiques pour discuter de questions précises.

**M. Mayer:** Une autre question concernant l'administrateur. Voici le texte de l'article 15:

Pour permettre à l'administrateur de s'acquitter des fonctions que lui confère la présente loi, le ministre met à sa disposition le personnel du ministère des Transports qu'il estime nécessaire à cette fin.

A quoi pensez-vous au juste? Selon vous, combien de fonctionnaires, quel serait l'importance du personnel, si vous voulez,

[Texte]

minister appointing, to surround the grain transportation minister with?

**Mr. Kroeger:** Not large . . .

**Mr. Mayer:** What do you mean by "not large"?

**Mr. Kroeger:** —but big enough to do the job. I am aware that the GTC, when they appeared before the standing committee in Winnipeg, suggested, I think, 35 as compared with their present approved strength of 18. It would be something of that order. In other words, nobody is talking about 350. And the wording in the bill may have struck some members of the committee as being a bit odd because we provide for the appointment of an administrator, and then we provide for the Minister of Transport to give that administrator some staff. Nowhere in the bill do we create an administration. The reason for that was that there is a certain amount of apprehension in various quarters about setting up a bureaucracy.

**Mr. Mayer:** But in all due respect, Clause 15 allows the door to be opened to the creation of another administration when it says:

Such officers and employees of the Department . . . as in the opinion of the Minister are necessary . . .

That goes back to my previous question to you, in terms of latitude and the bill not being concise. There certainly is a lot of latitude there, when it says "as in the opinion".

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Mr. Mayer:** You could end up conceivably with another bureaucracy.

**Mr. Kroeger:** Oh, you could. You could. Nothing is to preclude some future treasury board from authorizing a large number of person-years, and money to match, to staff this agency. It is very difficult at this point to define precisely some upper limit, for example, in the size of the agency, because some of these functions are new.

**Mr. Mayer:** I realize that, yes.

**Mr. Kroeger:** So you really have to acquire some experience and then rely on the inherent mean-mindedness of treasury boards to prevent this agency from getting too big. But the most we felt we could do in the drafting of the bill was to construct that wording, in the way I just referred to, to provide a kind of legislative signal, if you like, that the intention is not to create a big bureaucracy, that it is to be an administrator with such staff as he has to have to do his job, and no more.

**Mr. Mayer:** Thank you. That helps with the thinking, because it is important that we have some kind of an idea as to what the department was thinking when this legislation, or this bill, was drafted.

One other question. I hesitate to ask it, coming from Manitoba. Clause 16 says:

[Traduction]

nommé par le ministre pour assister le ministre dont relèvera le transport du grain?

**M. Kroeger:** Ce ne serait pas un personnel important . . .

**M. Mayer:** Qu'entendez-vous par «pas important»?

**M. Kroeger:** . . . mais suffisant pour s'acquitter de la tâche. Je sais que les membres du CTG, lorsqu'ils ont comparu devant le Comité permanent à Winnipeg, ont suggéré, je crois, un nombre de 35, comparativement au nombre de 18 qui est le nombre autorisé à l'heure actuelle. Ce serait un nombre de cet ordre. En d'autres termes, il n'est pas question de 350 personnes. Et certains membres du comité ont peut-être été étonnés par la rédaction du projet de loi, car nous prévoyons la désignation d'un administrateur, et ensuite nous autorisons le ministre des Transports à fournir du personnel à cet administrateur. Aucun service administratif n'est établi dans le projet de loi. La raison, c'est que l'on craint en divers milieux l'instauration d'une bureaucratie.

**M. Mayer:** Mais sauf le respect que je vous dois, l'article 15 permet l'éventuelle création d'un autre service administratif, lorsqu'il énonce:

. . . le personnel du ministère des Transports qu'il estime nécessaire à cette fin.

Cela nous ramène à ma question précédente, lorsque je parlais de la latitude et du manque de concision dans le projet de loi. Il y a certainement là une très grande latitude qui est donnée, lorsqu'on dit «qu'il estime nécessaire».

**M. Kroeger:** En effet.

**M. Mayer:** On peut penser que l'instauration d'une nouvelle bureaucratie est une chose possible.

**M. Kroeger:** Oh, ce n'est pas impossible. Ce n'est pas impossible. Rien ne pourrait empêcher un futur conseil du Trésor d'autoriser un nombre important d'années-personnes, avec les sommes correspondantes, pour affecter du personnel à cet organisme. Il est très difficile à ce stade de déterminer une limite supérieure précise en ce qui concerne, par exemple, la taille de l'organisme, car certaines de ces fonctions sont nouvelles.

**M. Mayer:** Oui, je comprends cela.

**M. Kroeger:** Il faut donc véritablement prendre de l'expérience et ensuite s'en remettre à la parcimonie inhérente au Conseil du Trésor pour empêcher que cet organisme n'atteigne une taille trop importante. Mais le mieux que nous avons jugé pouvoir faire lors de la rédaction du projet de loi, c'était de rédiger cette disposition, que je viens de citer, de manière à indiquer en quelque sorte que l'intention du législateur n'est pas de créer un important service administratif, qu'il s'agit d'un administrateur assisté du personnel qui lui est nécessaire pour exercer ses fonctions, sans plus.

**M. Mayer:** Merci. Ces explications sont utiles, car il importe que nous ayons une certaine idée des intentions du ministère lors de la rédaction de cette loi, ou plutôt de ce projet de loi.

Une autre question. Originaires du Manitoba, j'hésite à la poser. L'article 16 énonce ceci:



## [Text]

The office of the Administrator shall be in the city of Winnipeg or at such other place in Canada as the Governor in Council directs.

Now, bearing in mind that it is very difficult, in fact it may be impossible, for a grain transportation authority, or administrator, to be any place else but Winnipeg, I certainly think you can make the case for having bodies associated with the grain movement and the grain trade outside of Winnipeg. I mean, if you live in the Peace River country and you have to go all the way to Winnipeg to worry about the Wheat Board or the GTA, or in this case a new bureaucracy, be it small, associated with this bill, that says something about the isolation that you feel from the throne of power, if you will.

• 1645

I just wonder if that was some of the thinking that went into that; if there is any possibility of at least part of the administrator's staff being located outside of Winnipeg, if you have grain moving to the west coast; if there is any thought of some of the things being, let us say, located in Alberta, or those kinds of things. Saskatchewan, sure—Davidson, I grew up not far from Davidson; Craik; Girvin; Bladworth; Kenaston, name the whole business.

But the point being that if you can decentralize some of these things and bring them closer to the people that are affected, I think in many ways it serves two purposes. It makes the people that are affected by it feel like they have some input, and it also makes the people involved with the decision-making live closer to the results of the decisions that they make. I am wondering if that was some of the thinking that went into Clause 16 when you refer to where the administrator shall be located.

**Mr. Kroeger:** Yes, it was.

**The Chairman:** Be careful in listing names of places, somebody just might throw in Ottawa or Toronto, and then . . .

**Mr. Neil:** That would be a disaster.

**Mr. Mayer:** I have some questions on the CTC when we come to the next definition, Mr. Chairman, in that regard.

**Mr. Kroeger:** Mr. Mayer has expressed it very accurately; and certainly, the advantages of having operations close to where things are really happening is part of the philosophy behind that clause. Winnipeg has a kind of an obvious logic, but the clause also recognizes that there may be other places that have at least as much logic; and certainly there is no intention to somehow constrain future arrangements so that you could not decentralize some part of the operations of this agency, if that seemed like a good idea.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Mayer, very briefly.

## [Translation]

Le bureau de l'administrateur est situé à Winnipeg ou en tout autre lieu, au Canada, que fixe le gouverneur en conseil.

Si l'on tient pour acquis qu'il est très difficile, voire impossible pour l'autorité responsable du transport du grain, c'est-à-dire l'administrateur, de se trouver ailleurs qu'à Winnipeg, je pense qu'il vous est certainement possible de trouver des arguments pour justifier que les organismes liés au mouvement et au commerce du grain soient situés ailleurs qu'à Winnipeg. En effet, si vous habitez dans la région de la Rivière de la Paix, et que vous deviez vous rendre jusqu'à Winnipeg pour avoir affaire à la Commission du blé ou à l'Office de transport du grain, et dorénavant, au nouvel organisme lié à ce projet de loi, quelle que soit son importance, vous comprendriez comme on peut se sentir isolé de la source du pouvoir.

Je me demande seulement si l'on a envisagé cela, c'est-à-dire la possibilité qu'au moins une partie du personnel du bureau de l'administrateur soit situé ailleurs qu'à Winnipeg, dans le cas où le grain devrait être transporté vers la Côte ouest. Je me demande si l'on a pensé à établir du personnel en Alberta, par exemple, et ainsi de suite . . . en Saskatchewan, bien sûr . . . à Davidson . . . j'ai grandi près de Davidson; à Craik, Girvin, Bladworth, Kenaston, et tout le reste.

Mais il importe de souligner que si vous arriviez à décentraliser certains de ces organismes et à les rapprocher des usagers, cela aura, à plusieurs égards, deux utilités. Cela donnerait aux personnes qui ont affaire à ces organismes l'impression qu'elles participent à l'activité de ceux-ci, et cela permettrait aux personnes investies d'un pouvoir décisionnel de constater personnellement les effets de leurs décisions. J'aimerais savoir si c'est dans cet esprit que l'on a élaboré les dispositions de l'article 16, où il est question du lieu où doit être situé le bureau de l'administrateur.

**M. Kroeger:** Oui, en effet.

**Le président:** Soyez prudent lorsque vous énumérez des villes, car quelqu'un pourrait suggérer Ottawa ou Toronto, et alors . . .

**M. Neil:** Ce serait désastreux.

**M. Mayer:** J'ai quelques questions à poser à propos de la C.C.T., lorsque nous aborderons la prochaine définition, monsieur le président.

**M. Kroeger:** Monsieur Mayer l'a formulé de façon très juste. Et il est certain que les avantages de l'exécution des opérations sur les lieux mêmes où elles ont leurs effets pratiques, fait partie de l'esprit de cette disposition. Winnipeg constitue un choix logique évident, mais la disposition reconnaît que le choix d'autres endroits pourrait être tout aussi logique. On n'avait certainement pas l'intention d'éliminer a priori tout arrangement éventuel visant à décentraliser une partie quelconque de l'activité de cet organisme, dans le cas où l'on jugerait opportun de le faire.

**Le président:** Merci. Monsieur Mayer, soyez bref, je vous prie.

[Texte]

**Mr. Mayer:** If the staff that is going to be surrounding the administrator is going to be taken from, or seconded from, the department, do you have got any concerns about the administrator being neutral in a sense that it is staffed directly from the Department of Transport?

**Mr. Kroeger:** I do not think so, in the sense that the . . .

**Mr. Mayer:** You sound kind of hesitant about that.

**Mr. Kroeger:** I was just trying to be a bit thoughtful about my answer, and I was also listening to what Mr. Mulder was telling me.

**The Chairman:** Does it have anything to do with the fact that you are no longer there, Mr. Kroeger?

**Mr. Kroeger:** The present staff of the grain transportation co-ordinator are all nominally on the strength of the Department of Transport, and yet they were recruited . . .

**Mr. Mayer:** Can I interrupt you for a minute, Mr. Kroeger? That is not quite true, because I am familiar with some of the people in the GT, and they came from the private trade.

**Mr. Kroeger:** I know.

**Mr. Mayer:** But in this Clause 15 it says "Such officers and employees of the Department of Transport . . .".

**Mr. Kroeger:** Although they came from the private trade, and Mr. Mayer is quite correct about that, they are now nominally employees of the Department of Transport, simply because . . . You know, they are in the public service, they have to belong to some department, and Transport seemed as logical as any. And in the future, in practice, the administrator might very well—in fact, I would expect that he would—continue to recruit from a variety of quarters. It is just that he would require the minister's approval to engage staff up to a certain level. He would do what any manager does, he would look to see where he could find the people best qualified to do the job; and when engaged under the Public Service Employment Act, they would be employees of the Department of Transport.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, very briefly, and then I think we have another amendment to move under Clause 15, because . . .

**The Chairman:** I thought we were on Clause 2.

**Mr. Mayer:** I realize that, but I am just pointing out that Mr. Kroeger has allayed some of my concerns, but I do not read the subsequent clause the way that Mr. Kroeger explained it. So it was a valuable exchange we had.

**The Chairman:** Thank you. Now Mr. McKnight who will probably be our final questioner today.

[Traduction]

**M. Mayer:** Si le personnel entourant ou secondant l'administrateur doit être choisi au sein du Ministère, n'êtes vous pas préoccupé par l'idée que l'administrateur puisse perdre son impartialité, du fait que tout son personnel provient directement du ministère des Transports?

**M. Kroeger:** Je ne le pense pas, en ce sens que . . .

**M. Mayer:** Vous semblez hésiter à ce sujet.

**M. Kroeger:** J'essayais seulement de réfléchir avant de vous donner ma réponse, et en plus, j'écoutais ce que M. Mulder était en train de me dire.

**Le président:** Est-ce que cela a quelque chose à voir avec le fait que vous n'y êtes plus, monsieur Kroeger?

**M. Kroeger:** Tout le personnel actuel du coordonnateur du transport du grain fait partie, sur le plan administratif, de l'effectif du ministère des Transports, et pourtant, ils ont été recrutés . . .

**M. Mayer:** Permettez-moi de vous interrompre un instant, monsieur Kroeger. Cela n'est pas tout à fait exact. Je connais certaines personnes de l'Office de transport du grain, et elles ont été recrutées dans l'entreprise privée.

**M. Kroeger:** Je sais.

**M. Mayer:** Mais à l'article 15, il est question du «personnel du ministère des Transports . . .».

**M. Kroeger:** Même si elles ont été recrutées dans l'entreprise privée, et M. Mayer a parfaitement raison à ce sujet, ces personnes sont maintenant, sur le plan administratif, au service du ministère des Transports, tout simplement parce que . . . vous savez, comme elles font partie de la fonction publique, elles doivent relever d'un ministère quelconque et celui des Transports semblait un choix logique. Et à l'avenir, en pratique, il est fort possible que l'administrateur continue (et en fait, cela est très probable selon moi) à recruter son personnel dans divers milieux. La seule condition serait l'obtention de l'approbation du Ministre afin d'engager du personnel jusqu'à un certain niveau. Il agirait alors comme tout autre gestionnaire, c'est-à-dire qu'il chercherait là où il croit pouvoir trouver les personnes les plus qualifiées pour remplir les postes à combler. Et dans le cas où ces personnes seraient engagées en vertu de la Loi sur l'emploi dans la Fonction publique, elles entreraient au service du ministère des Transports.

**M. Mayer:** Très rapidement, monsieur le président, et ensuite, je crois que nous avons une modification à proposer au sujet de l'article 15, parce que . . .

**Le président:** Je croyais que nous en étions à l'article 2.

**M. Mayer:** Oui, je sais, mais je ne fais que souligner que M. Kroeger a répondu à certaines de mes questions. Cependant, je ne comprends pas l'article suivant de la façon dont il l'a expliqué. Ainsi, nous avons eu un entretien intéressant.

**Le président:** Merci. Je cède maintenant la parole à M. McKnight qui sera sans doute le dernier interrogateur de la journée.



[Text]

• 1650

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman.

**The Chairman:** Yes, Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Sorry, but just to help in considering amendments that may be coming up, could Mr. Mayer indicate which section he thought he might want to change?

**Mr. Mayer:** That was Clause 15 under Part I.

**Mr. Kroeger:** Oh, I see. I thought Mr. Mayer referred to a subsequent clause. It was Clause 15 itself you were addressing.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, that points out the value of having these kinds of exchanges with the departmental people, because we get some of their thinking, and in this case I think it has helped to clarify what they meant in a clause of the bill which, from my reading, does not jibe with the intention of the department.

**The Chairman:** D'accord

**Mr. Mayer:** They are reading it as *ex poste* but it is *ex ante*.

**Mr. Kroeger:** Yes, okay.

**The Chairman:** We may have to get a definition of that. Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Kroeger, with the duties of the administrator, I would like some assistance in just going back over the history of this committee that the administrator supposedly will share or co-ordinate. I am not too sure, when I look at the duties, what the administrator does with the Senior Grain Transportation Agency.

It is my recollection that there has been an informal committee going back several years, perhaps called of the senior grain transportation group. What was the make-up of that group, to your knowledge?

**Mr. Kroeger:** I would like to ask Mr. Mulder or Mike Farquhar to reply to that question. I have not had any experience with that committee myself.

**Mr. Nick Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada):** The membership of the committee, to a large extent, is the same as is as proposed in this legislation. It consisted of the heads of the pool, the United Grain Growers, Pioneer, the railways and so on. They get together about every month or two months with the grain transportation administrator and go over major grain transportation issues—for example, the requirement for the number of cars, the improvements in efficiency, car exchanges, etc.

**Mr. McKnight:** But before the GTA was established, there was also a committee . . . do you remember what they did?

**Mr. Mike Farquhar (Director General, Railway and Grain Transportation, Transport Canada):** The senior committee has existed for many, many years, and it has evolved over time. I think it has become increasingly very much a technical

[Translation]

**M. Kroeger:** Monsieur le président.

**Le président:** Oui, monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Je m'excuse, mais, pour nous aider à examiner les modifications éventuelles au projet de loi, M. Mayer pourrait-il indiquer quel article il voudrait peut-être changer?

**M. Mayer:** Il s'agit de l'article 15 de la Partie I.

**M. Kroeger:** Oh, je vois. Je pensais que M. Mayer renvoyait à un article ultérieur. Vous parliez de l'article 15.

**M. Mayer:** Monsieur le président, cela fait ressortir l'importance de ce type d'échanges avec les fonctionnaires du ministère, parce qu'ils nous donnent leurs opinions. Dans ce cas-ci, j'estime que cela nous a grandement aidés de préciser la teneur d'un article du projet de loi qui, d'après moi, ne reflète pas l'intention du ministère.

**Le président:** All right.

**M. Mayer:** Ils le lisent *ex poste* au lieu de *ex ante*.

**M. Kroeger:** D'accord.

**Le président:** Peut-être quelqu'un a-t-il un dictionnaire avec lui pour nous donner la définition de ces expressions. Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

Monsieur Kroeger, au sujet des fonctions de l'administrateur, j'aimerais que vous m'aidiez à passer en revue les antécédents de ce Comité, que l'administrateur est censé coordonner. Quand je lis son mandat, je ne suis pas certain des fonctions exactes de l'administrateur au sein du Comité supérieur du transport du grain.

Si je me souviens bien, un comité officieux a été créé il y a quelques années, appelé peut-être le Groupe supérieur du transport des grains. Quelle était la composition de ce groupe, à votre connaissance?

**M. Kroeger:** J'aimerais que M. Mulder ou M. Mike Farquhar réponde à cette question. Je n'ai jamais eu de rapport avec ce comité.

**M. Nick Mulder (administrateur, Administration canadienne du transport de surface, Transports Canada):** La composition de ce comité est dans une grande mesure la même que celle qui est proposée dans le projet de loi. Il réunissait les chefs des pools, la *United Grain Growers*, Pioneer, les compagnies ferroviaires, ainsi de suite. Les membres se rencontraient tous les mois ou les deux mois en compagnie de l'administrateur du transport des grains et examinaient les principales questions se rapportant au transport des grains comme l'exigence concernant le nombre de wagons, les améliorations au titre de l'efficacité, les échanges de wagons, etc.

**M. McKnight:** Mais, avant la création de l'ATG, un autre comité existait . . . vous souvenez-vous de son mandat?

**M. Mike Farquhar (directeur général, Transport des grains, Transports Canada):** Le comité supérieur existe depuis de nombreuses années et a évolué au cours des ans. À mon avis, il est devenu de plus en plus un comité technique, par rapport à

[*Texte*]

committee as opposed to years ago, I suspect, when presidents of the railways and presidents of the wheat pools and so forth attended. They dealt with possibly more substantive, broader policy issues and I think over time it has become much more technically and operationally oriented.

**Mr. McKnight:** The rationale for my questioning is to try and establish the senior grain transportation group of 10 years ago. It had a chairman, a co-ordinator—I presume someone who called the meetings, someone who established the agenda for the meetings. Who was that?

**Mr. Farquhar:** I am not certain on this, but I believe they elected their own chairman to carry on the duties amongst their own membership.

**Mr. McKnight:** It was not the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board or his assistant.

**Mr. Mulder:** We can check on that, but certainly not the current committee, no.

**Mr. McKnight:** No, I am going back to the inception of this.

**Mr. Farquhar:** I am informed that it was the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board.

**Mr. McKnight:** Then since the establishment of the Grain Transportation Authority there has been a more formalized structure under which this commission works, and the chairman of the committee, or the co-ordinator, is the grain transportation co-ordinator.

**Mr. Farquhar:** That is correct.

**Mr. McKnight:** To get back to some of the concerns expressed by the board about the administrator, and I guess in turn the establishment of this committee in a more formal way, I noticed in the board's brief that they state that these powers include those the board currently holds, the block shipping, etc. It goes on to say, quoting roughly, that the grain transportation commission co-ordinator has not unduly encumbered the Canadian Wheat Board in its efforts to market and co-ordinate the maximum efficiency for the producers in return. Sometimes we have views expressed in written briefs that are not identical to views that may be expressed in a more congenial atmosphere.

• 1655

Has there been any concern expressed by the Canadian Wheat Board, as the grain transportation co-ordinator is presently established, as to the function or any interference that has arisen?

**Mr. Kroeger:** I think the Wheat Board—I do not want to make unfair generalizations—but I think the Wheat Board probably was the most nervous when the grain transportation co-ordinator was first established, because the responsibility of that entity, of course, came the closest to the kind of thing the Wheat Board had been doing for a number of years.

[*Traduction*]

ce qu'il était avant, j'imagine, quand les présidents des compagnies ferroviaires et des pools de blé assistaient aux réunions. Ils traitaient peut-être de questions plus globales, plus essentielles, se rattachant à la politique. Je pense qu'avec le temps le comité a adopté une orientation beaucoup plus technique et fonctionnelle.

**M. McKnight:** J'essaie de reconstituer le groupe supérieur du transport des grains d'il y a dix ans. Il était composé d'un président, d'un coordinateur, je suppose que quelqu'un était chargé de convoquer les réunions, de rédiger l'ordre du jour. Qui était-ce?

**M. Farquhar:** Je ne suis pas certain, mais je crois que le comité élisait son propre président parmi les membres.

**M. McKnight:** S'agissait-il du commissaire en chef de la Commission canadienne du blé ou de son adjoint?

**M. Mulder:** Nous pouvons le vérifier, mais cela n'est certainement pas le cas pour le comité actuel.

**M. McKnight:** Non, je ne remonte pas aux origines du comité actuel.

**M. Farquhar:** On m'informe qu'il s'agissait du commissaire en chef de la Commission canadienne du blé.

**M. McKnight:** Donc, depuis la mise sur pied de l'Autorité du transport des grains, un cadre plus formel entoure les travaux du comité et le président de ce comité, ou le coordinateur, est le coordinateur du transport des grains.

**M. Farquhar:** C'est juste.

**M. McKnight:** Pour en revenir à certaines préoccupations exprimées par la commission au sujet de l'administrateur, et j'imagine, au sujet de l'établissement de ce comité de façon plus formelle, j'ai relevé, dans le mémoire de la commission, que ces pouvoirs comprennent les pouvoirs actuels de la commission, l'expédition de contingents, etc. Il va sans dire, et je reprends à peu près le texte du mémoire, que le coordinateur du comité du transport des grains n'a pas gêné indûment la Commission canadienne du blé dans ses tentatives pour trouver des marchés et coordonner les activités pour garantir en échange aux producteurs une efficacité maximale. Il y a parfois, dans les mémoires écrits, des opinions qui ne sont pas forcément les mêmes que celles qui pourraient être exprimées dans une ambiance plus sympathique.

La Commission canadienne du blé a-t-elle manifesté de l'inquiétude, étant donné que le poste de coordonnateur du transport des grains est actuellement établi, au sujet de la création de ce poste ou de toute ingérence qui aurait pu en résulter?

**M. Kroeger:** Je crois que la Commission du blé—je ne voudrais pas généraliser injustement—mais je crois que la Commission du blé a été la plus nerveuse lorsque le poste de coordonnateur du transport des grains a été établi, car les responsabilités qui y étaient attachées, évidemment, correspon-



[Text]

I hope it is a proper construction to place on their brief, but on the whole we found the experience of the past four years to be reassuring. It was not as threatening as some of their staff might have thought when it was first put in place, and that being so, as I had indicated earlier, the intent of this legislation in itself is merely to preserve and formalize that situation, which on the whole seems to have worked quite satisfactorily.

**Mr. McKnight:** The parameters that the new administrator would work under are basically the same as the five basic terms of reference that established the grain transportation authority: to increase the handling and transportation systems and the capacity, to ensure that prairie grain moves to the best consumption and export positions in prompt and efficient order, to secure the co-operation and participation of industries concerned in providing the required transportation and handling services, to carry out the required planning and implementation of the changes necessary to make forward system operate more efficiently and effectively, and to keep all parties and public fully informed of the system's operations and shortcomings. I do not see that listed here in the bill in those same terms, but is that basically what you had established?

**Mr. Kroeger:** Yes. The intent is indeed that they would continue to pursue those, but of course, as the bill indicates, they also acquire some other major responsibilities concerning the identification of efficiencies in the system, and then there is that whole question of performance targets and possibly awards and sanctions.

**Mr. McKnight:** With the role of the administrator, just to follow briefly on Madam Côté's expressed concern—the administrator was to view the use and efficiencies of producer cars and consult with the committee to see if there were any ways of reducing or identifying unnecessary regulation. Some groups have expressed concern that “unnecessary regulation” has been replaced, and they would have preferred to have it read “reducing regulation”. There was some surprise expressed by some groups as to that wording.

You expressed, Mr. Kroeger, that you would be comfortable with the removal of that, or you felt that could be removed. I asked Mr. Justice Emmett Hall in Saskatchewan about the use of producer cars, which he supported in his Hall report: if the present 5% allocation would be adequate in the near term, whatever that near term is. He said he thought it would be. Have you made any inquiries into the necessity of changing the 5% allocation?

**Mr. Kroeger:** I do not think as a Department of Transport, where I used to work, we or my former colleagues would take it on ourselves to investigate that. I think we would rely quite heavily, and I expect the Minister of Transport would rely, on the advice of the grain transportation co-ordinator, who is very

[Translation]

daient de très près à ce que la Commission du blé faisait depuis un bon nombre d'années.

J'espère qu'il faut interpréter leur mémoire dans ce sens, mais dans l'ensemble, l'expérience des quatre dernières années nous a semblé rassurante. Ce n'était pas aussi menaçant qu'une partie de son personnel aurait pu le croire lorsque le poste a été créé, et cela étant dit, comme je l'ai indiqué plus tôt, l'objet de ce projet de loi, c'est simplement de conserver et d'officialiser cette situation qui, dans l'ensemble, semble avoir donné des résultats satisfaisants.

**M. McKnight:** Les paramètres que devrait respecter le nouvel administrateur correspondent essentiellement aux cinq principales attributions de l'autorité du transport des grains: multiplier les systèmes de manutention et de transport et en accroître la capacité, veiller à ce que le grain des Prairies soit transporté de façon ordonnée et efficace aux principaux centres de consommation et d'exportation, s'assurer la coopération et la participation des industries spécialisées dans la prestation des services de transport et de manutention requis, planifier et mettre en oeuvre les changements nécessaires pour rendre le système d'expédition plus efficace et tenir les parties et le public constamment informés du fonctionnement du système et de ses lacunes. Je ne trouve pas cela énuméré ici, dans le projet de loi, en ces termes, mais au fond, est-ce cela que vous avez établi?

**M. Kroeger:** Oui. L'objectif, c'est bel et bien qu'ils continuent à poursuivre ces buts, mais évidemment, comme l'indique le projet de loi, ils doivent également assurer d'autres responsabilités importantes concernant l'identification des points forts du système, et puis il y a également toute la question des objectifs de résultat et, éventuellement, des primes et des sanctions.

**M. McKnight:** Quant au rôle de l'administrateur, pour ajouter quelques mots aux préoccupations exprimées par M<sup>me</sup> Côté—l'administrateur était censé examiner l'utilité et l'opportunité d'affecter des wagons aux producteurs et, en consultation avec le comité, examiner les moyens de réduire ou d'identifier la réglementation inutile. Certains groupes se sont inquiétés du fait que «des règlements inutiles» ont été remplacés, et ils auraient préféré que le texte mentionne «réduction de la réglementation». Certains groupes se sont étonnés de cette formulation.

Vous avez affirmé, monsieur Kroeger, que vous seriez d'accord pour que l'on retranche cela, ou que vous avez l'impression que cela pourrait être retranché. J'ai demandé à monsieur le juge Emmett Hall de la Saskatchewan ce qu'il pensait de l'affectation de wagons aux producteurs, une idée qu'il a défendue dans son rapport Hall: si l'affectation de 5 p. 100 des wagons serait suffisante à court terme, peu importe ce que l'on entend par court terme. Il a répondu qu'il croyait que oui. Avez-vous pris des renseignements en ce qui concerne la nécessité de modifier l'affectation de 5 p. 100?

**M. Kroeger:** Je ne crois pas qu'au ministère des Transports, où j'ai déjà travaillé, nous ou mes anciens collègues prendrions l'initiative d'examiner cela. Je crois que nous nous fierions beaucoup, et j'estime que le ministre des Transports ferait la même chose, aux conseils du coordonnateur du transport des

[*Texte*]

close to the workings of the system and is in the best position to express an opinion about that.

**The Chairman:** Final question, Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman. The administrator, in the bill, I presume, would have the ability to look at the requirements and the allocation of producer cars, as it states somewhere in the bill.

• 1700

If the administrator is going to look at this process, does it also authorize the administrator to look at the Bracken formula; the method of allocating cars to elevators and different country elevator systems? Would that be part of his mandate, to become involved in that, if he is involved in the producer-car allocation; to see whether they could be allocated cars on the same basis as other shippers?

**Mr. Kroeger:** The intention of Clause 17 is indeed that the administrator would have a very wide purview. Clause 17.1.(a) says that he can carry out studies on any matters—"any matters"—related to the transportation, shipping, and handling of grain; and then it goes on to identify some particular areas to be looked at, particular duties to be carried out. But the intent of all concerned is that the administrator should not be circumscribed in the discharge of his functions. The kind of thing Mr. McKnight just referred to would be a most logical area for this body to deal with.

**Mr. McKnight:** I could make, Mr. Chairman, just in closing, an observation that more than just the Canadian Wheat Board and my colleague would be nervous about the Bracken formula. The present method of allocating numbers of cars to the country elevator system would be a big concern.

**Mr. Kroeger:** It is a question of whether there are any sacrosanct subjects or everything can be looked at and then one can rely on judgment and normal process to decide where a change might make some sense.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight.

In keeping with the view of the members of the committee expressed at the beginning of this afternoon's session, I propose to adjourn now; but I understand Mr. Mazankowski wishes to make a motion before we adjourn.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, might I raise a point of privilege before the motion?

**The Chairman:** You may always raise a point of privilege.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I believe that inadvertently, perhaps, I may have cast a reflection on the competence of our very capable clerk yesterday when I was commenting on the availability of the Travacon study. I want at this time to say that I regret any discomfort I may have caused her—or yourself, sir, because if you were included in that, I want also to say to you that I regret that and would ask that any inference be withdrawn in that regard. Also, I could say

[*Traduction*]

grains, qui connaît très bien le fonctionnement du système et qui se trouve dans la meilleure position pour exprimer une opinion sur ce sujet.

**Le président:** Dernière question, monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président. Je suppose que l'administrateur, dans le projet de loi, pourrait examiner les exigences et l'affectation de wagons aux producteurs, comme il est mentionné quelque part dans le projet de loi.

Si l'administrateur a droit de regard sur ce processus, est-il également habilité à étudier la Formule Bracken relativement à la méthode d'affectation des wagons aux élévateurs et aux divers systèmes d'élévateurs du pays? Cela ferait-il partie de sa fonction s'il doit s'occuper de l'affectation des wagons aux producteurs et examiner si on pourrait leur affecter des wagons dans les mêmes conditions qu'aux autres expéditeurs?

**M. Kroeger:** L'article 17 vise en effet à accorder de larges pouvoirs à l'administrateur. L'alinéa 17(1)a prévoit qu'il peut mener des études sur les «questions afférentes»—toutes les questions afférentes—au transport, à l'expédition et à la manutention du grain; puis l'article énumère certains domaines précis à étudier de même que des tâches particulières à remplir. Mais de l'article dans son ensemble, il ressort que l'administrateur ne doit pas être restreint dans l'accomplissement de ses fonctions. Le domaine dont parlait M. McKnight serait très logiquement du ressort de cet organisme.

**M. McKnight:** Monsieur le président, je voudrais faire le commentaire suivant en guise de conclusion: il semble que la Formule Bracken a de quoi inquiéter beaucoup plus de personnes que la seule Commission canadienne du blé et mon collègue. La méthode actuelle d'affectation des wagons au système d'élévateurs du pays représente une question très inquiétante.

**M. Kroeger:** Il s'agit de savoir s'il existe des choses sacrées ou s'il est possible de tout remettre en question. On peut alors faire confiance au jugement et au processus normal afin de déterminer si une modification pourrait être fondée.

**Le président:** Merci, monsieur McKnight.

Conformément au souhait exprimé par les membres du Comité au début de la séance de cet après-midi, je propose l'ajournement de la séance; mais je crois que M. Mazankowski aimerait présenter une motion avant l'ajournement.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, puis-je soulever une question de privilège avant de présenter la motion?

**Le président:** Vous pouvez soulever une question de privilège en tout temps.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je crois que j'ai peut-être, par inadvertance, porté hier un jugement sur la compétence de notre dévouée secrétaire lorsque j'ai fait un commentaire sur la disponibilité de l'étude Travacon. Je voudrais maintenant dire que je regrette toute contrariété que je pourrais lui avoir causée—ou avoir causée à vous-même, monsieur, puisque vous étiez compris là-dedans. Je voudrais également vous dire que je regrette cela et vous demander que



[Text]

without any equivocation that I have full confidence in our clerk, Miss Sirpaul, and hold her in a great deal of admiration and respect. I hope that she will take that in the spirit of sincerity with which I convey it. I regret any inconvenience and apologize to her and to you, sir.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, thank you very much. I can assure you that I appreciate, and I am sure the clerk does too, your sentiment. I was not offended and I did not expect any apology, but I appreciate the spirit in which you made it. Thank you very much.

**Mr. Mazankowski:** Now I will move my motion, if I may, sir.

I move that reasonable travelling and living expenses be paid to Mr. R.L. Banks, of R.L. Banks & Associates, Inc., from Washington, D.C., U.S.A., who appeared before the Standing Committee on Transport on Wednesday, August 24, 1983 with respect to Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain acts in consequence thereof.

**Mr. Loiselle:** I second the motion.

Motion agreed to.

**The Chairman:** With that, I would like to thank all members of the committee for their co-operation. I would like to thank the officials for their appearance here this afternoon and remind them that we will be seeing them at 9.30 a.m. tomorrow. I want also to say thank you to our staff, all of them, for their assistance today.

• 1705

With that, the meeting is adjourned until 9.30 tomorrow morning.

[Translation]

toute conclusion à cet effet soit écartée. Je pourrais également affirmer sans hésitation que je fais entièrement confiance en notre secrétaire, M<sup>lle</sup> Sirpaul et que j'ai pour elle beaucoup d'admiration et de respect. J'espère qu'elle accueillera mes paroles dans l'esprit de sincérité qui les anime. Je regrette toute contrariété qui a pu s'ensuivre et je vous prie tous deux de bien vouloir m'excuser.

**Le président:** Merci beaucoup, monsieur Mazankowski. Je vous assure que j'apprécie vos sentiments et je suis sûr qu'il en est de même pour notre secrétaire. Je n'étais aucunement offensé et je n'attendais aucune excuse, mais j'apprécie l'esprit dans lequel vous l'avez fait. Merci beaucoup.

**M. Mazankowski:** Je vais maintenant présenter ma motion si vous le permettez, monsieur.

Je propose qu'on verse un montant de dépenses de voyage et de pension raisonnable à M. R.L. Banks, de *R.L. Banks & Associates, Inc.*, de Washington, D.C. États-Unis, qui s'est présenté devant le Comité permanent du transport le mercredi 24 août 1983 au sujet du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

**M. Loiselle:** J'appuie la motion.

Motion adoptée.

**Le président:** J'aimerais remercier tous les membres du Comité pour leur collaboration. J'aimerais remercier les fonctionnaires pour leur présence aujourd'hui et leur rappeler que nous reprendrons la séance à 9h30 demain. Je veux également remercier tous les membres de notre personnel pour leur participation à la séance d'aujourd'hui.

La séance est ajournée à 9h30 demain matin.













If undelivered, return **COVER ONLY** to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,  
retourner cette **COUVERTURE SEULEMENT** à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.:

*From R.L. Banks & Associates, Inc.:*

Mr. R.L. Banks, Washington, D.C., U.S.A.

At 2:00 p.m.:

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From the Department of Transport:*

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel;

Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface  
Transportation Administration;

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway and Grain  
Transportation.

A 9h30:

*De R.L. Banks et Associés, Inc.:*

M. R.L. Banks, Washington, D.C., États-Unis.

A 14 heures:

*Du département d'État au développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère des Transports:*

M. Denis Lefebvre, avocat conseil général;

M. Nick Mulder, administrateur, Administration cana-  
dienne des transports de surface;

M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire  
et transport de céréales.

7  
2  
HOUSE OF COMMONS

Issue No. 122

Thursday, August 25, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

PUBLICATION  
CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 122

Le jeudi 25 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transport

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,  
shipping and handling of western grain and to amend  
certain Acts in consequence thereof

WITNESSES:

(See back cover)

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transports

CONCERNANT:

Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et  
modifiant certaines lois en conséquence

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Maurice A. Dionne

*Vice-Chairman:* Robert Bockstael

### MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin  
Jean-Guy Dubois  
Jesse Flis  
Charles Mayer  
Don Mazankowski  
Bill McKnight  
Marcel Ostiguy  
John Reid—(10)

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Maurice A. Dionne

*Vice-président:* Robert Bockstael

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Eva Côté  
Rolland Dion  
Gaston Gourde  
Bert Hargrave  
Stan Hovdebo  
Bernard Loiselle  
Jack Murta  
Doug Neil  
Alain Tardif  
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Pursuant to Standing Order 69(4)(b)

On Thursday, August 25, 1983:

Bernard Loiselle replaced Jack Masters.

Conformément à l'article 69(4)b) du Règlement

Le jeudi 25 août 1983:

Bernard Loiselle remplace Jack Masters.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, AUGUST 25, 1983

(182)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Loiselle, Murta and Neil.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development:* Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway and Grain Transportation and Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The witnesses answered questions.

At 12:15 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2:00 o'clock p.m. this day.

## AFTERNOON SITTING

(183)

The Standing Committee on Transport met at 2:06 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski and McKnight.

*Alternates present:* Mrs. Côté, Messrs. Hargrave, Loiselle, Murta and Neil.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development:* Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel; Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration and Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway & Grain Transportation. *From Agriculture Canada:* Mr. H. Migie, Director, Food Markets Analysis. *From Canadian Transport Commission:* Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 AOÛT 1983

(182)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* M<sup>me</sup> Côté, MM. Hargrave, Loiselle, Murta et Neil.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Du département d'État au développement économique et régional:* M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport des grains et M. Denis Lefebvre, conseiller juridique.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Les témoins répondent aux questions.

A 12h15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(183)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 14h06 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Dubois, Flis, Mayer, Mazankowski et McKnight.

*Substituts présents:* M<sup>me</sup> Côté, MM. Hargrave, Loiselle, Murta et Neil.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat conseil principal, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Du département d'État au développement économique et régional:* M. Arthur Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, conseiller juridique; M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne du transport de surface et M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport des grains. *D'Agriculture Canada:* M. H. Migie, directeur, Analyse des marchés de l'alimentation. *De la Commission canadienne des transports:* M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports ferroviaires.



The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The witnesses answered questions.

At 4:50 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m., Tuesday, August 30, 1983.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Les témoins répondent aux questions.

A 16h50, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 30 août 1983, à 9h30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Thursday, August 25, 1983

• 0940

**The Chairman:** Order, please. We are resuming consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

## On Clause 2—Definitions

**The Chairman:** Members will recall that yesterday we were discussing with the witnesses the meaning of various terms under Clause 2. You will also recall that there was a fair amount of latitude in the discussion, because other clauses of the bill were referred to. I was somewhat lenient in ruling that kind of thing out of order yesterday, because I thought the discussion was helpful to the future consideration of the bill. I would propose to proceed today in much the same way, if that is what members wish.

I would, however, urge members not to jump from one clause of the bill to the other, because we are on Clause 2, and whatever discussions we have until we complete Clause 2, I would suggest, should be related very closely to Clause 2; and I would say that, because I would hope we do not get into specific discussion on other clauses of the bill. I do not have any objection to reference being made to them in order to relate Clause 2 to other particular clauses, because Clause 2, of course, is very general in nature.

We had a point of order raised yesterday by Mr. Reid, and I am sorry he is not here, that a Royal Recommendation could be brought into committee and that the Royal Recommendation could be amended in committee. I did not think that was right at the time. I have since done some checking on my own, and so has my clerk, and it is obviously apparent that no such thing can be done. As a matter of fact, I remind members that basically that is what Charles I lost his head about; and if I lose mine, it is not going to be because I am going to try to amend the Royal Recommendation. I have put enough time in on this bill that I would like to come out of it alive.

There is no mechanism by which a committee can amend a Royal Recommendation; it must come to the House of Commons first. Therefore, any amendments that members bring in that would have the effect of changing the ceiling or the amount of money upwardly in the Royal Recommendation, they are automatically out of order; and I give you that advice now in order that in the preparation of amendments you will not waste your time devising amendments that would in fact increase the Royal Recommendation.

I complete my remarks on that by saying that the committee, of course, can bring in recommendations that have the effect of reducing the amount of money that would be spent

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le jeudi 25 août 1983

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

## A l'article 2—Définitions

**Le président:** Les membres de ce Comité se rappelleront qu'hier, nous avons étudié avec les témoins la signification de différents termes mentionnés dans l'article 2. Vous vous rappellerez également que je n'ai pas été très strict en dirigeant le débat parce qu'on se référerait à d'autres articles de ce projet de loi. J'ai été assez souple lorsqu'il s'est agi de décider que ce genre de chose était hors d'ordre, parce que je pensais faciliter ainsi l'étude future du projet de loi. Je propose de procéder aujourd'hui de la même façon, si c'est ce que les membres souhaitent.

Je dois toutefois demander instamment aux membres de ne pas sauter de l'un des articles de ce projet de loi à un autre, parce que nous en sommes à l'article 2 et que tout ce que nous disons jusqu'à ce que nous en terminions avec l'article 2 doit être relié très étroitement à l'étude de cet article, et je le dis parce que j'espère que nous n'étudierons pas spécifiquement d'autres articles de ce projet de loi. Je ne m'objecte pas à ce que d'autres articles soient cités pour relier l'article 2 à d'autres articles parce que l'article 2 est de nature très générale.

Une question de Règlement a été soulevée par M. Reid, et je regrette qu'il ne soit pas ici, selon laquelle une recommandation royale pouvait être soumise au Comité, et que cette recommandation royale pouvait être modifiée en comité. Je n'ai pas pensé qu'il avait raison à ce moment-là. J'ai depuis procédé moi-même à une certaine vérification, mon greffier en a fait autant, et il est évident que cela ne peut pas se faire. En fait, je rappelle aux membres que c'est cela qui a fait que Charles 1<sup>er</sup> a perdu la tête; si je perds la mienne, ce ne sera pas parce que j'essaierai de modifier la recommandation royale. J'ai consacré suffisamment de temps à ce projet de loi pour vouloir en sortir vivant.

Il n'existe pas de procédure par laquelle un comité puisse modifier une recommandation royale; celle-ci doit être présentée à la Chambre des communes d'abord. Par conséquent, toutes les modifications que les membres voudraient y apporter et qui auraient l'effet de modifier le montant d'argent à la hausse dans la recommandation royale seraient automatiquement hors d'ordre; je vous l'indique dès maintenant afin que, dans la préparation des modifications, vous ne perdiez pas votre temps à élaborer des modifications qui augmenteraient, en fait, les montants prévus dans la recommandation royale.

Je termine mes remarques à ce sujet en disant que, naturellement, le Comité peut faire des recommandations qui auraient l'effet de diminuer le montant qui serait dépensé en vertu de la



[Text]

under the Royal Recommendation, but not increasing it. I urge you to have a little consideration for my head.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just to recap, what you are really confirming then is that the proposed amendment that was advanced by the former minister, having to do with a safety net, which establishes a new Part IV, entitled "Shipper Share Limitation", cannot be introduced during the committee stage. Is that correct?

**The Chairman:** That is correct.

**Mr. Mazankowski:** And it also means as well that the additional crops and products that were to be added to Schedule I—also a proposal made by the former minister—cannot be introduced at this stage in the consideration of the bill.

**The Chairman:** I am afraid that is right, Mr. Mazankowski.

• 0945

**Mr. Mazankowski:** And furthermore, the amendment that has been advanced by the government members having to do with the modification of Clause 2; namely striking out line 5 on page 2 and substituting the following:

"grain" means any grain or crop included in

and (b), by striking out line 9 on page 2 and substituting the following:

ern Division and includes any other grain or crop grown in the Western Division and any product thereof processed in the Western Division that the Governor in Council, by regulation made under paragraph 62(1)(b), prescribes as being included in Schedule I;

That, too, has been ruled out of order, I understand.

**The Chairman:** It has not been moved, so it could not be ruled out of order.

**Mr. Mazankowski:** Oh. Well, it has been received by members...

**The Chairman:** But let me put it this way, Mr. Mazankowski, and this is a preliminary point of view. If that could be done within the cap of \$651 million, then that could be included, because it is permissive, not mandatory, and I do not have the amendment before me.

As far as Part IV is concerned, it would seem to me, in view of what the former minister stated publicly, that he is proposing a new Part IV, I have grave doubts about whether we should even deal with Part IV of this bill, but simply say in our report that in view of the former minister's statement—but I guess we would have to hear from the new minister on that, since there will be a new Part IV which will have the effect of increasing the Royal Recommendation—the committee has no power to deal with it, and let the House deal with it at report stage. Let me read...

[Translation]

recommandation royale, mais pas de l'augmenter. Je vous demande instamment d'avoir un peu de respect pour ma tête.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, pour résumer tout cela, ce que vous confirmez réellement est que la modification qui a été proposée par l'ancien ministre et qui porte sur un filet de sécurité, qui crée une nouvelle partie IV intitulée «Limitation de la part de l'expéditeur», ne peut pas être présentée à l'étape du comité. Est-ce exact?

**Le président:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** Cela signifie également que les cultures et produits additionnels qui ont été ajoutés à l'annexe I—une proposition faite également par l'ancien ministre—ne peuvent être présentés à cette étape de l'étude du projet de loi.

**Le président:** J'ai bien peur que ce soit exact, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Et de plus, l'amendement qui a été proposé par les membres du parti du gouvernement et qui porte sur la modification de l'article 2, notamment rayer la ligne 5 de la page 2 et la remplacer par ce qui suit:

«grain» désigne tout grain ou récolte mentionné à

et (b), en rayant la ligne 9 de la page 2 et en la remplaçant par ce qui suit:

... grain mentionné à l'annexe 1 et cultivé par la division de l'Ouest et comprend tout autre grain ou récolte cultivé dans la division Ouest; y sont assimilés les produits transformés dans la division de l'ouest que le gouverneur en conseil, par règlement publié en vertu du paragraphe 62(1)(b), ordonne d'inclure à l'annexe 1;

Ceci a été jugé également irrecevable, je crois.

**Le président:** Cela n'avait pas été proposé, c'est pourquoi cela n'a pas pu être jugé irrecevable.

**M. Mazankowski:** Oh. Eh bien, cela a été reçu par les membres...

**Le président:** Mais permettez-moi d'expliquer cela de cette façon, monsieur Mazankowski et c'est un point de vue préliminaire. Si cela pouvait être fait avec le montant de \$651 millions, cela aurait pu être inclus parce que c'est facultatif et non pas obligatoire; je n'ai pas l'amendement devant moi.

En ce qui concerne la partie IV, il me semble que d'après ce que l'ancien ministre a déclaré publiquement, qu'il propose une nouvelle partie IV; je me demande vraiment si nous devrions même étudier la partie IV de ce projet de loi ou simplement dire dans notre rapport qu'étant donné la déclaration de l'ancien ministre, je pense que nous devrions entendre le nouveau ministre à ce sujet, puisqu'il y aura une nouvelle partie IV qui aura l'effet d'augmenter la recommandation royale... le Comité n'a pas le pouvoir de l'étudier et laisse à la Chambre le soin de le faire à l'étape du rapport. Permettez-moi de lire...

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, before you read that, your same argument may very well apply to the additional crops . . .

**The Chairman:** Yes, it may.

**Mr. Mazankowski:** If, as you say, it would be included within the existing funding allocation of \$651 million, then that may not have a bearing.

**The Chairman:** If the minister makes a statement to that effect to the committee, then I think I would have to rule that we can deal with it.

**Mr. Mazankowski:** My understanding is that when he made the statement, he implied that it would mean additional funding.

**The Chairman:** Right, exactly. Let me read Citation 540 from Beauséjour for the edification of the members of the committee.

The guiding principle in determining the effect of an amendment upon the financial initiative of the Crown is that the communication, to which the Royal Recommendation is attached, must be treated as laying down *once for all* (unless withdrawn and replaced) not only the amount of the charge, but also its objects, purposes, conditions and qualifications. In relation to the standard thereby fixed, an amendment infringes the financial initiative of the Crown not only if it increases the amount but also

—note this . . .

if it extends the objects and purposes, or relaxes the conditions and qualifications expressed in the communication by which the Crown has demanded or recommended a charge. And this standard is binding not only on private Members but also on Ministers whose only advantage is that, as advisers to the Crown, they can present new or supplementary estimates or secure the Royal Recommendation to new or supplementary resolutions.

**Mr. McKnight:** That is very clear.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, you are very rapidly establishing a good case for the complete rewriting of this piece of legislation.

**The Chairman:** I am not sure I am establishing the case; I am simply pointing out what the standards are by which we have to go.

**Mr. Mazankowski:** Certainly. I am certainly not arguing that point, and . . .

**The Chairman:** No, I realize that.

**Mr. Mazankowski:** It really makes it very difficult for this committee to consider a very fundamental aspect that was thrown into this hopper at the time the bill was considered in the House; namely, the establishment of a safety net and the way in which it would work and the kind of protection it was going to provide shippers. That is so fundamental and so

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, avant que vous ne lisiez cela, le même raisonnement peut très bien être appliqué aux cultures additionnelles . . .

**Le président:** Oui, ce serait possible

**M. Mazankowski:** Si, comme vous le dites, cela serait inclus dans le cadre des affectations existantes de \$651 millions, cela ne modifierait pas la recommandation royale.

**Le président:** Si le ministre fait une déclaration à cet effet au Comité, je pense que je devrais décider que nous pouvons l'étudier.

**M. Mazankowski:** J'avais compris que lorsqu'il a fait cette déclaration, il voulait dire que cela augmenterait les affectations.

**Le président:** Vous avez raison, exactement. Permettez-moi de lire le commentaire 540 de Beauséjour pour l'édification des membres du Comité.

Le principe directeur, quand il s'agit de déterminer les conséquences d'une modification dans le domaine financier, sur l'initiative de la Couronne, consiste à ce que la communication, à laquelle la demande royale de recommandation est annexée, doit être considérée comme établissant, «une fois pour toute» (à moins qu'elle ne soit retirée et remplacée), non seulement le montant d'un prélèvement mais aussi ses objectifs, ses buts, ses conditions et les réserves qui s'y rattachent. En ce qui concerne la norme ainsi fixée, tout amendement enfreint l'initiative de la Couronne dans le domaine financier, non seulement s'il augmente le montant, remarquez bien cela

. . . remarquez bien cela . . .

mais aussi s'il en étend les objectifs et les fins, ou s'il relâche les conditions et les réserves signalées dans la communication, par laquelle la Couronne a demandé, ou recommandé un prélèvement. Cette norme lie non seulement les simples députés mais aussi les ministres, dont l'unique avantage, en leur qualité de conseillers de la Couronne, est de pouvoir présenter des crédits nouveaux ou supplémentaires ou d'obtenir une recommandation royale de résolutions nouvelles ou supplémentaires.

**M. McKnight:** C'est très clair.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président vous nous donnez très rapidement une bonne raison pour que ce projet de loi soit réécrit entièrement.

**Le président:** Je ne suis pas sûr de donner une raison, j'indique simplement les normes selon lesquelles nous devons procéder.

**M. Mazankowski:** Certainement. Je ne discute certainement pas de ce point, et . . .

**Le président:** Non, je comprends cela.

**M. Mazankowski:** Cela rend vraiment très difficile au Comité d'étudier un aspect très important qui a été ajouté dans ce fourre-tout, à l'époque où ce projet de loi a été étudié à la Chambre, et qui est la création d'un filet de sécurité, la façon dont il agirait et le type de protection qu'il allait assurer aux expéditeurs. C'est si fondamental et si important que le



[Text]

important that the minister even saw fit to establish a separate, new section which establishes the safety net around which . . . And you, sir, have attended all the committee hearings since the consideration of this bill started, and you are well aware that literally every submission that we received had reference to the safety net, the adjustment up or down, or some comment with respect to it.

• 0950

Now this committee is really going to be impaired, in as much as it is not going to be able to deal with that in a proper fashion. As a result, I think all our privileges are going to be infringed upon, not only as members, but indeed the interests of the western producers and those who have made representations to this committee; and it is going to make it very difficult for this committee to advance the kinds of changes and recommendations that the minister so eloquently advanced in his appearance before the committee last Tuesday.

**The Chairman:** I recognize the dilemma the committee is facing, Mr. Mazankowski, and I agree to a large extent with what you say. The only consolation I can offer you is that I will not rule out discussion on those issues, I will only rule out amendments; and maybe this committee can give the minister a sense of where, in our judgment, the minister should be heading, and Parliament should be heading; and we can, I suppose, allude to that in our report without directly amending the bill.

I would have to seek some advice on that, because we can only report back what we were given to report on in the first place. So we, again, are somewhat hidebound; but even if through our discussions we can give the minister a sense of where the committee wishes to go, it may guide him in the House.

Mr. Flis. Yes, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, may I simply say that that is very magnanimous of you and that once again you have demonstrated your ability to allow members to deal with this issue in a full and forthright manner. As long as we can have that kind of discussion, I think it will help tremendously in the consideration of the bill.

**The Chairman:** I have just one other comment before I go to Mr. Flis.

The minister, of course, can, at report stage, seek alteration to the Royal Recommendation and put forward amendments. If we have guided him in doing that, then our work will not have been in vain.

Mr. Flis.

**Mr. Flis:** You said what I wanted to say, Mr. Chairman, that really Mr. Mazankowski is right, the safety net is fundamental to this bill. We heard from so many witnesses that this is a crucial part of the bill, and if anything, they wanted some changes to that safety net. It does not rule out

[Translation]

Ministre a même jugé bon d'ajouter un article séparé nouveau qui crée le filet de sécurité autour duquel . . . Et vous, monsieur, vous avez assisté à toutes les audiences du Comité depuis que l'étude de ce projet de loi a commencé et vous savez très bien que littéralement tous les mémoires que nous avons reçus contenaient des références au filet de sécurité ou à son augmentation ou à sa diminution ou contenait un certain commentaire à ce sujet.

A présent, ce Comité va réellement être gêné car il ne va pas pouvoir étudier cela de la façon appropriée. Par conséquent, je pense qu'il va être empiété sur tous nos privilèges. Non seulement en qualité de député, mais qu'en vérité on va négliger de tenir compte des intérêts des producteurs de l'ouest et de ceux qui ont fait des représentations à ce Comité, et il va devenir très difficile à ce Comité de proposer les types de modifications et de recommandations que le ministre a si éloquemment évoqués au cours de son témoignage devant ce Comité, mardi dernier.

**Le président:** Je reconnais que le Comité se trouve devant un dilemme, monsieur Mazankowski et je suis d'accord dans une grande mesure avec ce que vous dites. La seule consolation que je peux vous apporter c'est que je me déclarerai pas irrécevables les débats sur ces questions, je déclarerai seulement irrécevables les amendements, et ce Comité pourra peut-être indiquer au Ministre quelle devrait, d'après nous, être l'orientation qu'il devrait prendre et que devrait prendre le Parlement; nous pouvons, je suppose, faire allusion à ça dans notre rapport sans modifier directement ce projet de loi.

Je vais devoir demander certains avis à ce sujet parce que, en premier lieu, nous ne pouvons faire rapport que sur ce qu'on nous a demandé d'étudier. Nous ne pouvons rien faire d'autre, mais même par nos discussions, nous pouvons indiquer au ministre le sens dans lequel ce Comité souhaite s'orienter, cela pourrait le guider à la Chambre.

Monsieur Flis. Oui, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je veux simplement dire que vous avez été très bienveillant et qu'une fois de plus vous avez prouvé que vous étiez capable de permettre aux membres d'étudier cette question à fond. Je pense qu'être autorisés à avoir ce type de discussion nous aidera énormément à étudier ce projet de loi.

**Le président:** J'ai encore un autre commentaire à faire avant de donner la parole à M. Flis.

Le ministre peut, naturellement, à l'étape du rapport, chercher à modifier la recommandation royale et proposer des amendements. Si notre avis peut le guider à ce moment, nos travaux n'auront pas été inutiles.

Monsieur Flis.

**M. Flis:** Vous avez dit ce que je voulais dire, monsieur le président, que M. Mazankowski a vraiment raison, le filet de sécurité constitue une disposition fondamentale de ce projet de loi. Nous avons entendu dire à un grand nombre de témoins que ceci constitue une partie cruciale de ce projet de loi et que

*[Texte]*

that it will not appear in the bill; it will appear in the bill, but brought in at a little later stage in the process.

What I see here is the committee process being shortened but the report stage being lengthened. I see a longer debate in the House during report stage because of Part IV, the new Part IV that we cannot deal with here, which we will deal with in great length in the report stage in the House.

But I am wondering, Mr. Chairman, whether it would be in order for this committee to make a recommendation to the procedures committee, which is also meeting right now, to take a look at this precedence, because as we see, it does tie the hands not only of this committee but I think of a lot of committees.

**Mr. Mazankowski:** You may be beheaded for that.

**Mr. Flis:** I may be beheaded, yes; but would it be in order? Maybe I could just leave it with you to explore further, or explore with the steering committee, a recommendation going to the procedures committee to explore this whole area here.

**The Chairman:** I would comment this way on your request, Mr. Flis. I would be very reluctant to even consider making such a proposal to the procedures committee, for the very simple reason that the fundamental principle of a democratic parliamentary system of government is that only Parliament, Parliament alone, can authorize the expenditure of funds.

It would seem to me that to make such a recommendation, and even though we are a part of Parliament, we are not Parliament.

• 0955

To make such a recommendation would be indeed changing the very fundamental principle of parliamentary democracy. Therefore I would not want to take it upon myself to suggest that the fundamental principle by which we are governed should be changed.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, I am sorry I am a little late.

I am not so sure that I agree with you. What we have had here is the minister announcing the intention of having a safety net in this bill, which is an intention by the minister and therefore by the government for the expenditure of dollars. It seems to me what we are in here is a procedural problem, whereby the committee can properly consider what the minister has already suggested. If you are not prepared to go to the procedures committee, I would certainly be prepared to go and suggest that they make—or lead a delegation from this committee to go and suggest that we be properly able to consider this bill.

*[Traduction]*

s'ils voulaient modifier quelque chose, c'était certaines modifications à ce filet de sécurité. Cela ne signifie pas que cela ne figurera pas dans le projet de loi; cela sera ajouté au projet de loi, mais à une étape ultérieure.

D'après moi, l'étape des travaux du Comité est raccourcie, mais l'étape de la rédaction et de l'étude du rapport est prolongée. Je prévois un plus long débat à la Chambre pendant l'étude du rapport à cause de la partie IV, la nouvelle partie IV que nous ne pouvons étudier ici, mais que nous pourrions étudier tout à notre aise à l'étape de l'étude du rapport en Chambre.

Mais je me demande, monsieur le président, s'il serait recevable que ce Comité fasse une recommandation au Comité des procédures, qui est également en session actuellement, pour qu'il étudie ce précédent parce que, comme nous pouvons le voir, il lie les mains non seulement de ce Comité mais, je le pense, d'une grande quantité de comités.

**M. Mazankowski:** Vous pourriez être décapité pour cela.

**M. Flis:** Je pourrais être décapité, oui, mais serait-ce recevable? Je pourrais peut-être vous laisser étudier la chose de façon un peu plus approfondie ou étudier avec le Comité directeur une recommandation qui serait transmise au Comité des procédures pour qu'il examine toute la question.

**Le président:** Je vais commenter de la façon suivante votre demande, monsieur Flis. Je serais très peu disposé à envisager de faire une proposition de cette nature au Comité des procédures pour la très simple raison que le principe fondamental d'un système démocratique parlementaire de gouvernement est que seul le Parlement, le Parlement seul, peut autoriser les dépenses de fonds.

Il me semble que pour pouvoir faire une recommandation comme celle-ci, il faut être le Parlement et bien que nous en fassions partie, nous ne sommes pas le Parlement.

Faire une telle recommandation reviendrait, en fait à modifier le principe fondamental de la démocratie parlementaire. Par conséquent, je ne tiens nullement à proposer que le principe fondamental qui nous gouverne soit modifié.

Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Monsieur le président, je suis désolé d'être un peu en retard.

Je ne suis pas sûr d'être d'accord avec vous. Le ministre nous a dévoilé son intention d'introduire une soupape de sûreté dans ce projet de loi, c'est une intention du ministre, et par conséquent, du gouvernement, de dépenser des crédits. Il me semble que nous faisons face à un problème de procédure, le Comité peut étudier de façon convenable ce que le ministre a déjà suggéré. Si vous n'êtes pas prêt à aller au Comité des procédures, je suis certainement prêt à le faire et à suggérer qu'il fasse—ou à diriger une délégation de ce Comité et indiquer que nous sommes en mesure d'étudier ce projet de loi.



[Text]

**The Chairman:** There again, Mr. Mayer, to do so, it seems to me, would be futile, because the procedures committee cannot change that principle. Only the House could change it; and I suggest to you it would require a constitutional amendment to change it, and not just a recommendation by the procedures committee. So to me, it would be an exercise in futility. Maybe it is something that Parliament will want to look at; but I have grave reservations that it would.

To comment briefly on the minister's statement, I think it is one of those cases where a minister was trying to be helpful in indicating what the government would do at a later stage of the bill. Perhaps he should have stated as well that it would require a change to the Royal Recommendation, and that it would have to be done at report stage. The minister's statement is human. The principle about which we are talking is almost biblical. Maybe that reflects somewhat a statement the previous minister might have made himself.

Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Mr. Chairman, as Mr. Mazankowski said, we find ourselves in a very awkward situation here. Having been told by you, as chairman, that certain proposals put forward by the previous minister cannot be dealt with here in the way of resolutions because they are out of order, I am wondering if it might be advisable to have the minister back as a witness at some time in the next few days so we can discuss these proposals with him to determine whether or not he is prepared to proceed with them, as his predecessor was, and by having him here, questioning him and listening to his proposals, then he will have an idea of the feelings of the committee about these particular proposed amendments. If we get into the House, certainly the people who have not been participants in the hearings will not really understand what is going on, and because of the time constraints in the House it would be very difficult for members to make the other members of the House of Commons aware of what we are talking about. I would certainly think that the minister himself, if he intends pursuing these amendments we are talking about, should once again appear before this committee as a witness.

**The Chairman:** I thought, Mr. Neil, that that was really implicit in what I had said to Mr. Mazankowski. Maybe I should have expressed it more explicitly. That is really what I had in mind when I was saying that I would allow discussion on it, but not amendments. I have no objection to bringing the minister back as a witness.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, it is related to what has been discussed so far; and I am looking for your advice or interpretation.

• 1000

Am I correct in assuming that our order of reference entirely limits us to reporting Bill C-155 with any amendments

[Translation]

**Le président:** Encore une fois, monsieur Mayer, il me semble qu'il serait futile de faire cela parce que le Comité des procédures ne peut modifier ce principe. Seule la Chambre pourrait le faire; et je vous indique qu'il faudrait un amendement constitutionnel pour changer cela, et pas seulement une recommandation du Comité des procédures. Donc selon moi, ce serait inutile. Peut-être que le Parlement voudra étudier la question; mais j'ai de sérieuses réserves à cet égard.

Pour commenter brièvement la déclaration du ministre, je pense qu'il s'agit d'une situation où un ministre essayait d'être utile en indiquant ce que ferait le gouvernement à une étape ultérieure du projet de loi. Il aurait peut-être dû déclarer également que cela nécessiterait une modification de la recommandation royale et qu'elle devrait être faite à l'étape du rapport. La déclaration du ministre est humaine. Le principe dont nous parlons est presque biblique. Il est possible que cela reflète en quelque sorte une déclaration que le précédent ministre peut avoir faite lui-même.

Monsieur Neil.

**M. Neil:** Monsieur le président, comme l'a dit M. Mazankowski, nous nous trouvons ici dans une situation très embarrassante. Puisque vous avez dit, à titre de président, que certaines propositions énoncées par le précédent ministre ne peuvent être traitées ici à la manière de résolutions, parce qu'elles violent le règlement, je me demande s'il serait judicieux de faire comparaître le ministre à titre de témoin, à un moment donné au cours des prochains jours, pour que nous puissions discuter de ces propositions avec lui et établir si, oui ou non, il est prêt à aller de l'avant, comme l'était son prédécesseur, et une fois qu'il sera ici, de lui poser des questions et d'écouter ses propositions. Il aura donc une idée des sentiments des membres du Comité sur ces amendements proposés. Si nous allons en Chambre, il est certain que les personnes qui n'ont pas participé à ces audiences, ne comprendront vraiment pas ce qui se passe, et en raison des contraintes temporelles de la Chambre, il serait très difficile pour les membres de renseigner les autres membres de la Chambre des communes sur notre point de vue. Je pense certainement que le ministre lui-même, s'il a l'intention de mener à bien ces amendements dont nous parlons, devrait encore paraître devant ce Comité à titre de témoin.

**Le président:** Je pensais, monsieur Neil, que cela était vraiment implicite dans ce que j'ai dit à M. Mazankowski. J'aurais peut-être dû l'exprimer de façon plus explicite. C'est vraiment ce que j'avais à l'esprit lorsque je disais que je permettrais des discussions à cet égard, mais aucun amendement. Je n'ai pas d'objection à faire revenir le ministre à titre de témoin.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, cela concerne les discussions qui ont eu lieu jusqu'à présent; et je demande votre avis ou votre interprétation.

Est-ce que je fais erreur en supposant que notre mandat nous oblige à ne faire rapport que sur le projet de loi C-155

[*Texte*]

that are in order and that we could not add to that report back to the House, recommendations from this committee that we may decide on included in that reporting back of Bill C-155? Are we limited to reporting the bill back only, with amendments that are in order, or can we report additional recommendations—because if all we are going to have here is a debate on all the different clauses and discussion and nothing can come of it by way of a report to the House, then why should we bother?

**The Chairman:** Mr. Benjamin, you are quite precisely correct in your interpretation. Beauchesne, citation 783, says:

There is no authority that a committee of the House, when considering a bill, should report anything to the House except the bill itself.

I remind you that the Standing Committee on Agriculture did just that not very long ago and the Speaker summarily rejected the committee report.

**Mr. Benjamin:** Well, then, what are we sitting here for?

**Mr. Neil:** On a point of order, I was on that particular committee. We were not in a position to report the bill back and our report was in general terms indicating an extension of time more than anything else. It was not a report of the bill.

**The Chairman:** But that proves my point that you had no authority to report anything but the bill itself. There is nothing, however, as far as I am concerned, that would prevent this committee in an informal manner from making recommendations to the minister.

**Mr. Mayer:** Well, let us in an informal manner pick a good horse in the third at Hialeah this afternoon. It is the same thing. If it has no relevancy, what is the point?

**The Chairman:** I am not saying it does not have any relevancy; I am saying there are still things we can do with this bill.

**Mr. Neil:** Not much.

**The Chairman:** We can, for instance, I suspect, recommend the withdrawal of Part IV.

**Mr. Mazankowski:** There is a Part IV now.

**The Chairman:** There is a Part IV now. We could recommend that that be scrapped, because that would not increase the Royal Recommendation.

**Mr. Mazankowski:** That has to do with the review, the major focus of the new thrust of this bill.

**The Chairman:** Then in that regard we can amend the review process in the existing Part IV, which could well be adopted by the government then in what changes it makes to Part IV at report stage.

So I am not saying it is futile to continue with the consideration of the bill; I am saying we must continue only in a manner that is coincident with our order of reference.

Mr. Flis.

[*Traduction*]

avec les amendements qui sont à l'ordre du jour et que nous ne pouvons ajouter à ce rapport présenté à la Chambre les recommandations que ce Comité peut décider d'inclure dans ce rapport sur le projet de loi C-155? Sommes-nous contraints de faire rapport uniquement sur le projet de loi, avec les amendements à l'ordre du jour, ou pouvons-nous faire rapport sur des recommandations additionnelles, parce que si nous allons tenir ici un débat sur les différents articles et exposés et que rien de concret ne peut être transmis dans un rapport à la Chambre, alors pourquoi devrions-nous nous tracasser?

**Le président:** Monsieur Benjamin, votre interprétation est exacte. La citation 783 du Beauchesne stipule:

Un Comité de la Chambre, qui étudie un projet de loi, n'a d'autre autorité que celle de faire un rapport à la Chambre uniquement sur le projet de loi.

Je vous rappelle que le Comité permanent de l'agriculture a agi ainsi il n'y a pas très longtemps et que l'orateur a rejeté avec peu de formalité le rapport du Comité.

**M. Benjamin:** Eh bien, que faisons-nous ici dans ce cas?

**M. Neil:** Je soulève une objection, je faisais partie de ce Comité. Nous n'étions pas en position de faire rapport sur le projet de loi, et notre rapport, en règle générale, indiquait un prolongement de la période plus que toute autre chose. Il ne s'agissait pas d'un rapport sur le projet de loi.

**Le président:** Mais cela montre que vous n'aviez d'autre autorité que celle de faire rapport uniquement sur le projet de loi. Rien, toutefois, en ce qui me concerne, n'empêcherait ce Comité de faire des recommandations, de façon officieuse, au ministre.

**M. Mayer:** Eh bien, choisissons de manière officieuse un bon cheval dans la troisième course à Hialeah cet après-midi. C'est la même chose. Si cela n'a aucun rapport, de quoi s'agit-il?

**Le président:** Je ne dis pas que cela n'a aucun rapport; je dis que nous pouvons toujours faire quelque chose concernant ce projet de loi.

**M. Neil:** Très peu.

**Le président:** Nous pouvons par exemple, je pense, recommander l'élimination de la quatrième partie.

**M. Mazankowski:** Il y a maintenant une quatrième partie.

**Le président:** Il y a maintenant une quatrième partie. Nous devrions recommander qu'elle soit mise au rancart, parce qu'elle n'améliorerait pas la recommandation royale.

**M. Mazankowski:** Cela concerne l'examen, le principal objectif de la nouvelle portée de ce projet de loi.

**Le président:** Eh bien, à cet égard, nous pouvons modifier le processus de révision de la quatrième partie actuelle, qui pourrait bien être adopté par le gouvernement et porter sur les changements effectués à la quatrième partie à l'étape du rapport.

Alors, je ne dis pas qu'il est futile de continuer d'étudier le projet de loi; je dis que nous ne devons continuer que dans le respect de notre mandat.

Monsieur Flis.



[Text]

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, would the committee be in order by reporting the bill as amended or unamended the way our reference reads but along with that submitting a written report to the minister—not to the House, but to the minister—recommending our very strong recommendations based on the testimony we have heard across Canada?

**The Chairman:** A separate report?

**Mr. Flis:** A separate report, nothing to do with . . .

**The Chairman:** Certainly we can do that if we wish, but we cannot submit that with our report to the House.

**Mr. Flis:** No, I understand that.

**The Chairman:** It would have to be an informal report to the minister.

I understand your frustration. I understand the frustration of the members, but this is not the first time something like this has happened in committee and it probably will not be the last. All I am trying to do in my somewhat inadequate manner is explain the Standing Orders and procedures of the House.

Let me read one other thing to the committee, Section 54 of the BNA Act, which says:

54. It shall not be lawful for the House of Commons to adopt or pass any Vote, Resolution, Address, or Bill for the appropriation of any Part of the Public Revenue, or of any Tax or Impost, to any Purpose that has not been first recommended to that House by Message of the Governor General in the Session in which such Vote, Resolution, Address, or Bill is proposed.

That is obviously the source of Beauchesne's citation, No. 540, on the Royal Recommendations.

• 1005

I do not think there is much else we can say about it and, therefore, I would propose that within the limits we have, we move on. I will allow the discussion to be as free as possible, with a view to following the suggestion by Mr. Flis that we make an informal report to the minister.

**Mr. Mazankowski:** With your permission, I will add just one brief comment. I guess part of the dilemma the committee finds itself in, and one which adds to the complexity, is the fact that we have a commitment from a former minister, but we have got a new minister who has now come on the scene and has really added some . . .

**The Chairman:** More flexibility.

**Mr. Mazankowski:** Well, that is one way of putting it, and I am glad you said that, Mr. Chairman, because it was an excellent choice of words. If you recall, on Tuesday, when he was before the committee, I specifically asked him whether the \$204-million agricultural adjustment fund was still in his financial envelope, and he replied in the affirmative. Inasmuch as this whole package of legislation originally had the \$204 million included, I think it would be incumbent upon the minister to come forth and indicate whether, in fact, that

[Translation]

**M. Flis:** Monsieur le président, est-ce que le Comité aurait le droit de faire rapport sur le projet de loi, modifié ou non, dans le respect de notre mandat, et de présenter un rapport écrit au ministre, et non à la Chambre, mais au ministre, pour proposer nos recommandations très vigoureuses, fondées sur les témoignages que nous avons entendus dans tout le Canada?

**Le président:** Un rapport distinct?

**M. Flis:** Un rapport distinct, rien à voir avec . . .

**Le président:** Certainement que nous pouvons le faire si nous le voulons, mais nous ne pouvons le présenter avec notre rapport à la Chambre.

**M. Flis:** Non, je comprends cela.

**Le président:** Ce devrait être un rapport officieux au ministre.

Je comprends votre frustration. Je comprends la frustration des membres, mais ce n'est pas la première fois qu'une situation semblable se produit dans un comité, et ce n'est probablement pas la dernière. Tout ce que j'essaie de faire, de manière quelque peu gauche, est d'expliquer les règlements généraux et les procédures de la Chambre.

Permettez que je lise un autre texte au Comité, l'article 54 de l'AANB, qui stipule:

54. Il ne sera pas loisible à la Chambre des communes d'adopter quelque motion, résolution, adresse ou bill pour l'affectation d'une partie du revenu public ou d'une taxe ou d'un impôt, à un objet non préalablement recommandé à la Chambre par un message du Gouverneur général dans la session pendant laquelle une telle motion, résolution ou adresse ou un tel bill est proposé.

C'est évidemment la source de la citation numéro 540 de Beauchesne, sur les recommandations royales.

Je ne pense pas que nous puissions élaborer plus avant sur le sujet et par conséquent, je propose qu'à l'intérieur des limites imposées, nous poursuivions. Je permettrai que la discussion soit le plus libre possible, en vue de suivre la suggestion de M. Flis et de présenter un rapport officieux au ministre.

**M. Mazankowski:** Avec votre permission, j'ajouterai un bref commentaire. Je suppose qu'une partie du dilemme dans lequel se trouve le comité et qui ajoute à la complexité, est le fait que nous avons un nouveau ministre qui est maintenant en scène et qui a donné plus de . . .

**Le président:** Plus de souplesse.

**M. Mazankowski:** Eh bien, c'est une façon de considérer la question, et je suis content que vous ayez dit cela, monsieur le président, parce que c'est un excellent choix de mots. Si vous vous rappelez, mardi, lorsqu'il a paru devant nous, je lui ai demandé précisément si les fonds de rajustement agricole de \$204 millions se trouvaient toujours dans son enveloppe financière, il a répondu par l'affirmative. Puisque ce projet de loi comprenait à l'origine les \$204 millions, je pense qu'il serait pertinent que le ministre vienne et indique si, en fait, cette

[*Texte*]

amount of money may be considered in terms of the so-called informal recommendations which we will be advancing. If that is so, then it perhaps can make the work of this committee more fruitful.

But if all we are going to do here is to engage in some technical amendments and not be in a position to consider one of the very fundamental cornerstones of this legislation—namely, the safety net—and I submit to you, sir, that were a portion of that \$204 million just might find its way in terms of bringing a more palatable formula for the application of the safety net, that too could help the work of this committee.

Mr. Chairman, until we hear from the minister as to the degree of flexibility, and the manner in which he may see the expenditure of that \$204 million evolving, it is going to make it very difficult for this committee to make those recommendations. But if we could be assured that he would consider it in that framework, then I would certainly be prepared to assist in any way I could to come forth with some positive recommendations. But without the inclusion of that, I submit that it will be very difficult.

**The Chairman:** I think that is a very positive suggestion. My own suggestion would be that we try to have the minister here Tuesday morning.

**Mr. Benjamin:** He cannot do anything until we go back into the House.

**Mr. Mazankowski:** But Mr. Chairman, Mr. Benjamin, he can certainly give some indication as to . . . you know, he made a firm commitment that the \$204 million is still in the financial envelope. It would naturally require, perhaps, further Cabinet approval, or he may have that flexibility to do it on his own. Who knows? But I think we would have to take the word of the minister as to how far he would be prepared to extend additional funding to achieve the objectives of this bill. Then, I think it makes the work of this committee more challenging and more interesting, to say the least.

**The Chairman:** Agreed. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I agree that the \$204 million is a nice bundle to have, but it is entirely separate from this legislation. It is there at the whim of the government and the Treasury Board. It is all very well for the minister to come in and assure us that some, or all, of those funds will be used on recommendations made by this committee. It is all very well for him to assure us of that. But that does not have anything to do with the legislation. We cannot amend the legislation. The only way we can amend it is to make the bill worse for the farmers. It seems to me . . .

**The Chairman:** I would suggest we not do that.

• 1010

**Mr. Benjamin:** We can submit all the separate and private friendly reports to the minister we like. Instead of that, what I submit is that what we need to do is for the Chair to rule

[*Traduction*]

somme peut être considérée en fonction des recommandations dites officieuses que nous proposerons. Si tel est le cas, le travail de ce comité sera peut-être plus fructueux.

Mais si tout ce que nous allons faire ici est de nous engager dans certains amendements techniques et de ne pas être en mesure d'étudier une des pierres angulaires de ce projet de loi—c'est-à-dire la soupape de sûreté—et je vous fais observer, Monsieur, que si une partie des \$204 millions pouvait servir à établir une formule plus agréable pour l'application de la soupape de sûreté, cela aiderait également le travail de ce comité.

Monsieur le président, tant que le ministre ne définira pas le degré de flexibilité et la façon dont il estime que ces \$204 millions doivent être dépensés, il sera très difficile pour ce comité de faire ses recommandations. Mais si nous pouvions être assurés qu'il étudierait la question dans ce cadre, je serais prêt certainement à aider, de toute les manières possibles, à mettre de l'avant certaines recommandations positives. Mais sans cela, je soutiens que cela sera très difficile.

**Le président:** Je pense que c'est une suggestion très positive. Je suggérerais que nous essayions d'avoir le ministre ici mardi matin.

**M. Benjamin:** Il ne peut rien faire tant que nous ne retournons pas en Chambre.

**M. Mazankowski:** Mais, monsieur le président, monsieur Benjamin, il peut certainement nous donner une indication concernant . . . vous savez, il a pris un engagement ferme selon lequel les \$204 millions se trouvent toujours dans l'enveloppe budgétaire. Naturellement, cela nécessiterait peut-être une autre approbation du Cabinet, ou peut-être a-t-il la possibilité d'agir de son propre chef. Qui sait? Mais je pense que nous devrions croire le ministre lorsqu'il dit qu'il serait prêt à engager des fonds supplémentaires pour atteindre les objectifs de ce projet de loi. Donc, je pense que cela rend le travail de ce comité plus motivant et plus intéressant à tout le moins.

**Le président:** D'accord. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je conviens que les \$204 millions sont une belle somme à avoir, mais cela est entièrement distinct du projet de loi. Cela relève du caprice du gouvernement et du Conseil du Trésor. Il est très louable de la part du ministre de venir et de nous assurer que ces fonds, en partie ou en totalité, seront utilisés d'après les recommandations faites par ce comité. C'est très bien de sa part de nous rassurer à cet égard. Mais cela n'a rien à voir avec le projet de loi. Nous ne pouvons changer la loi. La seule façon dont nous puissions modifier le projet de loi le rendrait encore plus dur pour les agriculteurs. Il me semble . . .

**Le président:** Je suggérerais que nous ne fassions pas cela.

**M. Benjamin:** Nous avons la possibilité de soumettre tous les rapports particuliers de nature amicale que nous désirons au ministre. Selon moi, il serait préférable que le président



[Text]

which amendments are in order, deal with them, and we can all go back to our offices and send a letter to the minister, asking him what we think he should do with the legislation. Beyond that, we are totally helpless. We would be sitting here for days, debating and arguing and discussing stuff, most of which will have no impact whatsoever.

**The Chairman:** Just let me say to you, Mr. Benjamin, that we are under no more restrictions than any other committee has been, or than this committee has ever been before. We have a different situation, I admit. But within the powers we have, we can do what a committee has always been able to do.

Mr. Bockstael.

**Mr. Bockstael:** Mr. Chairman, I have never seen a greater example of spinning our wheels in the sand.

**Mr. Benjamin:** You are right.

**Mr. Bockstael:** The thing is that this same committee dealt with the ports bill and we dealt with it clause by clause. We have dealt with safety in transportation. We have done other bills and got through them. But here we are: we prefer to look at page 44 and say, gee, we cannot look at page 2, because there is something on page 44 the minister has not cleared up for us yet. Unless we start taking one step at a time, we will never move. No journey begins without taking the first step. We have not yet looked at page 2, and we are worrying about what might happen in Part IV. I say we had better get on with the job; this is just stalling tactics.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just to reply to that, who are we supposed to listen to in this committee? Are we supposed to listen to the recommendation and advice of the minister, or of Mr. Bockstael? The minister asked this committee—he challenged this committee—to come forth with changes and some recommendations so that we could improve the bill; and that is precisely what we are trying to do, except we are impaired and our hands are tied by virtue of the fact that the bill is poorly drafted, and by virtue of the fact that there are amendments that are not going to be considered.

Mr. Chairman, I believe now it will be impossible for me to move an amendment on changing the method of payment, because it may very well dilute or it may very well change the effect of any payment. So what are we here for? What are we here for? That again is a very fundamental aspect of this bill. In most of the areas we visited the method of payment, the manner in which the Crow benefit would be distributed, was clearly an issue that was very broadly debated; very hotly debated, I might say. I think it is incumbent upon us to advance that kind of an amendment before this committee. But I am quickly getting the feeling, getting the sense, that on the basis of citation 540, having to do with the Royal Recommendation, that may very well be out of order, on the basis that it may change or dilute the financial impact on those who would be receiving it under the provisions of this bill.

So I do not know what we are doing here. We will certainly go through the little technical amendments and patch it up,

[Translation]

décide quels amendements devraient être adoptés et nous pourrions tous retourner à nos bureaux et envoyer une lettre au ministre pour lui proposer une ligne de conduite. Autrement, nous serons absolument impuissants. Nous pourrions rester ici pendant des jours à délibérer, à se disputer et à discuter sans arriver à aucun résultat.

**Le président:** Permettez-moi de vous dire, monsieur Benjamin, que les contraintes du Comité ne sont pas plus nombreuses qu'auparavant ou que celles de tout autre comité. J'avoue que la situation est différente. Mais notre mandat nous investit du même pouvoir que tout autre comité.

Monsieur Bockstael.

**M. Bockstael:** Monsieur le président, je n'ai jamais vu un exemple de piétinement aussi marqué.

**M. Benjamin:** Vous avez raison.

**M. Bockstael:** Je tiens à signaler que notre Comité a déjà été chargé d'étudier le projet de loi sur les ports et nous l'avons fait disposition par disposition. Nous avons étudié la question de sécurité dans le transport. Nous avons étudié d'autres projets de loi et nous avons obtenu des résultats. Mais que se passe-t-il ici? Nous préférons consulter la page 44 et dire, Bon Dieu, nous ne pouvons étudier la page 2 car certains commentaires de la page 44 n'ont pas été précisés par le ministre. À moins de procéder étape par étape, nous ne progresserons jamais. Il faut toujours commencer par le début. Nous n'avons pas encore examiné la page 2, et nous nous préoccupons des dispositions de la Partie IV. Assez de faux-fuyants, il faut agir.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, pour répondre à cette question, quelle recommandation devons-nous suivre? Devons-nous suivre les recommandations et les conseils du ministre ou ceux de M. Bockstael? Le ministre a demandé au Comité... il a lancé un défi à ce Comité... de proposer des amendements et certaines recommandations destinés à améliorer le projet de loi. C'est exactement ce que nous essayons de faire, mais il y a des obstacles que nous ne pouvons pas surmonter parce que la version préliminaire du projet de loi a été rédigée de façon médiocre et parce que certains amendements ne seront pas étudiés.

Monsieur le président, je crois qu'il me sera impossible de mettre aux voix un amendement destiné à modifier le mode de paiement puisque cette proposition risque de changer l'impact financier de l'octroi de fonds. Pourquoi donc sommes-nous ici? Que faisons-nous ici? Il s'agit là également d'un facteur fondamental du projet de loi. Dans la majorité des secteurs, nous avons examiné le mode de paiement et la façon de répartir les avantages des accords de la passe du Nid-de-Corbeau a nettement fait l'objet de longues délibérations; j'ose dire que ce facteur a fait l'objet de vives délibérations. Je crois que nous sommes tenus de proposer cet amendement. Mais je me rends compte que, d'après la citation 540 qui concerne les recommandations de la Couronne, nous risquons de nous éloigner de notre objectif étant donné que cette proposition est susceptible de modifier les répercussions financières de l'octroi de fonds.

Je ne sais donc pas quels sont nos objectifs. Nous allons certainement faire des amendements techniques de petite

[Texte]

but it is a bill, Mr. Chairman—this bill should go back to the drawing board. There is no question about it.

**The Chairman:** Well, at least we have raised the level of discussion from the procedural to the political level. That may be a step in the right direction.

I would suggest that what you say, Mr. Mazankowski, is not altogether without merit. However, that again is not our order of reference, is it? I would suggest that we make what amendments we can, those that are within our competence; that we do recall the minister and have him here as a witness, and at least give him a sense of the direction in which the committee would like to see the bill go. Members of this committee can then fight those battles at report stage.

Now, the question was raised of whether or not there would be an opportunity at report stage.

• 1015

I cannot answer that question. I can only offer the comment that in view of the public statement by the previous minister, that there will have to be time at report stage. Otherwise the very intention of the government expressed by the minister would be thwarted, and it is only logical, it seems to me, that there will be that time for discussion at report stage.

Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, in view of what has been said by yourself and by Mr. Mazankowski, by all members, in the inability of this committee to discuss anything that was of substantial nature that was brought to us in the four weeks that we travelled throughout Canada and the hundreds of people who submitted briefs and made presentations and pleas to this committee, based on the inclusion the word "grain" on page 2, based on the method of payment, based on the extension of the benefit to certain other areas to Canada, based on the safety net for protection of the producers—that if this is what we are going to do, I know that we should understand what is being done and the rationale behind it; obviously, we did not. The government did not.

But what are we going to do with the hundreds of people, witnesses who made presentations to us in four weeks of travel throughout Canada, on these very specific areas? Are we going to rely on the media to make it known that we have a small problem here and the minister, the former minister, made statements which in fact now he cannot back up or his successor cannot back up in the committee? If that is the case, Mr. Chairman, I would ask that the committee and the chairman and the clerk notify everyone of those witnesses who appeared about the problems that we have as a committee and draw to their attention the reason that we will not be making amendments effecting grain, effecting method of payment, effecting safety net in this committee, is because it is ruled out of order. We were not allowed to do it and the minister was incorrect in allowing us as a committee and witnesses to appear before this committee under a false assumption.

[Traduction]

envergure et rafistoler le projet de loi, mais, monsieur le président, il s'agit d'un projet de loi... et il devrait être entièrement refait. Il est certain que tout devrait être recommencé.

**Le président:** Du moins, nous avons réussi à passer des questions de procédure aux questions d'ordre politique. Nous nous dirigeons peut-être dans la bonne voie.

Ce que vous dites, monsieur Mazankowski, n'est pas sans valeur. Toutefois, cette question ne fait pas l'objet de notre mandat. Je propose que nous adoptions les amendements qui sont de notre ressort; que nous demandions au ministre de revenir à titre de témoin pour, du moins, lui préciser quelle orientation le Comité désire adopter. Les membres du Comité pourront ensuite soumettre des rapports.

Certains membres se sont demandés s'ils auraient l'occasion de soumettre des rapports.

Je ne peux pas répondre à cette question. Je ne peux que vous signaler que, d'après la déclaration publique du ministre antérieur, il faudra prendre le temps de préparer le rapport. Sinon, l'objectif même du gouvernement qui a été exprimé par le ministre sera contrecarré et, il me semble tout à fait logique de consacrer du temps à la rédaction du rapport.

Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Monsieur le président, compte tenu de vos commentaires et de ceux de M. Mazankowski et de tous les membres en ce qui concerne l'incapacité du comité d'étudier toutes les questions d'importance où nous nous sommes déplacés dans l'ensemble du Canada et au cours desquelles des centaines de personnes ont soumis des mémoires et présenté des exposés et des demandes au comité, au sujet de l'introduction du mot «grain» à la page 2, du mode de paiement, de la répartition des avantages dans certaines autres régions du Canada, des mesures de protection pour les producteurs—si nous procédons de cette façon, nous devrions être mis au courant du processus et des raisons pour lesquelles ce processus a été choisi; il est évident que ces données ne nous ont pas été fournies. Le gouvernement ne nous a pas tenu au courant.

Que devons-nous faire des centaines de personnes, de témoins qui nous ont présenté des exposés sur ces domaines précis au cours des quatre semaines où nous avons voyagé dans tout le Canada? Devons-nous avoir recours aux médias pour publiciser le fait que nous avons de légères difficultés et pour faire connaître le fait que le ministre, le ministre antérieur, a fait des déclarations qu'il n'est plus en mesure d'appuyer ou que son successeur n'est pas en mesure d'appuyer? Si c'est le cas, Monsieur le président, je demanderais au comité, au président et au greffier de signaler à tous les témoins les problèmes que nous avons, et de leur préciser les raisons pour lesquelles nous ne pourrions pas adopter d'amendements concernant le grain, le mode de paiement et les garanties parce que nous manquerions alors au règlement. Nous n'avons pas eu l'autorisation de le faire, et le ministre a eu tort de permettre



[Text]

**The Chairman:** Well, I am not sure I agree with your statement, Mr. McKnight. To begin with, I believe I made that clear at the beginning of each session we had when we were travelling that we could not change the intent or increase the amount of money allocated under this bill. So I do not think the witnesses who appeared before us are under any illusion in that regard. I think I have more faith in your ability to communicate through the House of Commons, Mr. McKnight, than you seem to have, because you know that there are two stages for this bill to go through after we are through with it; namely, report stage and third reading, and as a matter of fact, I do not believe the work we have done is in vain if we are effective in the House in getting the message across as to what, in the view of this committee, has to be changed.

So, I do not see it as an exercise in futility at all. I see it as an exercise in showing, in fact, where the bill must be changed and where the government must act and I think that is why we should have the minister back here to give him that sense and for us to get a sense from him as to precisely where he, as a spokesman for the government, is prepared to act. That, it seems to me, will be helpful to members of the committee in the debate in the House because you will have the opportunity to prepare yourselves better for that debate. I think the hearings we have had and the information we have received through our hearings will in fact equip members better to participate in that debate.

**Mr. McKnight:** But, Mr. Chairman, if I could carry on. I did not say that the hearings were in vain; you are correct—you did start our hearings at every location with the preface that we were shackled to some form but every witness and every member of the committee, sir, and every official from the government who travelled with us was under the illusion that we would be discussing amendments regarding the safety net and the method of payment in the committee.

• 1020

The reason the witnesses and the committee members felt this way was they were informed by the former minister and told that these would be included in the bill, and we would be studying this in report stage. We were given amendments by the government on those statements by the former minister, and now we find out they are incorrect.

It is not just witnesses in the country that were misled; it was committee members that were misled, not deliberately, but we were misled to the ability of this committee to function on something as important as the inclusion of other crops and as important as the safety net—in those two areas alone.

**The Chairman:** Mr. McKnight, again, I understand your frustration and I think I would go so far as to say without making any judgments, that it would have been preferable, of course, if the minister's statement to which you refer had been

[Translation]

au comité de poursuivre et de permettre aux témoins de se présenter devant le comité sous de faux prétextes.

**Le président:** Je ne suis pas certain d'être d'accord avec vous, Monsieur McKnight. D'abord, je crois avoir bien précisé au début de chaque audience qui a eu lieu au cours de nos déplacements que nous ne pouvions modifier la répartition des fonds ou augmenter ceux-ci au titre du projet de loi. Je ne crois donc pas que les témoins qui se sont présentés devant nous aient des illusions à ce sujet. J'ai plus confiance en vos talents de communication à la Chambre des communes, Monsieur McKnight, que vous semblez en avoir, puisqu'à la fin de nos séances, il y a deux autres étapes d'étude; c'est-à-dire, l'étape du rapport et la troisième lecture; en fait, je ne crois pas que nos efforts ont été inutiles si nous réussissons à présenter des recommandations à la Chambre.

Je ne crois donc pas que le processus soit inutile. Je crois que notre objectif est, en fait, de préciser les amendements nécessaires au gouvernement pour qu'il puisse en tenir compte; voilà pourquoi je crois que nous devrions demander au ministre de se présenter de nouveau devant le comité pour que nous puissions lui fournir ces renseignements de manière à lui permettre, à titre de porte-parole du gouvernement, de choisir une orientation. Selon moi, ce processus permettra aux membres du comité de se préparer en vue des débats de la Chambre des communes. Je crois que les séances qui ont eu lieu et les renseignements qui ont été transmis au cours de ces séances permettront, en fait, aux membres de mieux participer aux débats.

**M. McKnight:** Permettez-moi, Monsieur le Président, de poursuivre. Je n'ai pas dit que les séances ont été inutiles; vous avez raison—vous avez bien précisé au début de chaque audience que nos pouvoirs étaient restreints, mais, Monsieur, tous les témoins, tous les membres du comité et tous les représentants du gouvernement qui nous ont accompagné croyaient que nous allions être en mesure d'étudier les amendements en matière de garantie et de mode de paiement.

L'ancien ministre a dit aux témoins et aux membres du Comité que ces amendements seraient inclus dans le projet de loi et que nous aurions l'occasion d'en discuter à l'étape du rapport. L'ancien ministre nous a fait part de certains renseignements, et maintenant nous nous rendons compte qu'ils étaient inexacts.

Ce ne sont pas simplement les témoins qui ont été induits en erreur; les membres du Comité ont aussi involontairement été induits en erreur, mais le fait est que nous avons reçu des renseignements erronés en ce qui concerne notre compétence à traiter d'éléments aussi importants que le fait de tenir compte d'autres récoltes et que les mesures de protection, à l'égard uniquement de ces deux domaines.

**Le président:** Monsieur McKnight, j'espère que je comprends vos frustrations, et je pourrais même dire, sans vouloir porter de jugement, qu'il aurait évidemment été préférable si la déclaration du ministre dont vous parlez avait été accompa-

## [Texte]

accompanied by an amendment to the Royal Recommendation and had been made in committee rather than via press release, but that is hindsight and hindsight is always 20/20.

I do not believe that we told witnesses that amendments would be included in our report to the House, and again I believe that for the education of the minister, we can do what I suggested, and I have already stated that I will allow discussion on those items in the committee. What I cannot allow is amendments that exceed the Royal Recommendation or change the intent of the bill, but I have stated very clearly, I think at least twice before, that I will allow that kind of discussion to go on in the committee because it seems to me without that kind of discussion you would probably be right—the whole exercise probably would be futile. But we are here, it seems to me, to make a better bill if we can, and if we can do that by giving advice to the minister, and the government well fine.

Mr. Benjamin, followed by Mr. Mayer.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, as ridiculous as this is, and how ill-prepared and sloppy the government was, the minister subsequent to the passage of second reading and the bill being referred to the committee, makes a public announcement about some amendments the government wishes to make, and even the government cannot make the amendments until the Royal Recommendation is amended, and that can only be done in the House.

I will make a little prediction, Mr. Speaker, that the government in its mad rush to force the bill through second reading and get it to committee goofed; and in their mad rush even in the third day of second reading, they tried to pull off closure, and you watch what will happen in report stage. The amendments that we could not move here because the Royal Recommendation had not been changed... all parties will have amendments, and pretty soon, down comes the axe again, or an attempt to bring down the axe. I have no faith whatsoever, no matter how much the minister wants to co-operate and be friendly, I have no faith whatsoever that this is going to happen.

We might just as well, all like I said, write him a letter and adjourn the bloody committee.

**The Chairman:** Faith, like lifestyle, is a personal choice, so I will not try to change your faith, Mr. Benjamin.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, I find this whole exercise just absolutely incredible. We have got very casual and careless drafting of the bill as it turns out, and I sympathize with you, Mr. Chairman, as I think everybody has to sympathize with all members of this committee. This bill makes a total mockery of the committee system.

## [Traduction]

gnée d'un amendement à la recommandation royale et avait été faite devant le Comité plutôt que par l'intermédiaire d'un communiqué de presse, mais il s'agit de sagesse rétrospective, laquelle est toujours parfaite.

Je ne crois pas que nous ayons dit aux témoins que nous présenterions des amendements dans notre rapport à la Chambre des communes, et je répète que je crois que, pour donner une leçon au ministre, nous pouvons procéder de la façon que j'ai proposée, et j'ai déjà précisé que j'autoriserai les discussions au sujet de ces deux éléments au cours des séances. Je ne peux toutefois pas permettre la proposition d'amendements qui vont à l'encontre de la recommandation royale ou de l'objet du projet de loi, mais j'ai précisé très nettement, au moins deux fois, que j'autoriserai les membres à débattre de ces questions, car il me semble que si vous n'avez pas l'occasion de le faire, vous aurez sans doute raison, tout le processus serait sans doute inutile. A ma connaissance, nous sommes chargés d'améliorer, dans la mesure du possible, le projet de loi et si nous pouvons le faire en offrant des conseils au ministre et au gouvernement, faisons-le.

Monsieur Benjamin et, ensuite M. Mayer.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, bien que la situation soit ridicule et que le gouvernement ait agi hâtivement et de façon peu judicieuse, après la deuxième lecture et la présentation du projet de loi au Comité, le ministre a fait une déclaration publique au sujet de certains amendements que le gouvernement voulait effectuer; même le gouvernement n'est pas en mesure d'amender le projet de loi jusqu'à ce que la recommandation royale soit modifiée, ce qui ne peut être effectué que par la Chambre des communes.

Monsieur le président, je vais faire une prédiction; en se hâtant de faire la deuxième lecture du projet de loi et de le présenter au Comité; le gouvernement a fait une erreur; même le troisième jour de la deuxième lecture, il a demandé la clôture, et imaginez ce qui se produira à l'étape du rapport. Les amendements que nous n'avons pas été en mesure de mettre aux voix parce que la recommandation royale n'a pas été modifiée... toutes les parties ont des propositions d'amendement et, bientôt, le processus sera freiné ou on tentera de le faire. Peu importe la bonne volonté du ministre à collaborer, je n'ai pas du tout confiance que nous aurons l'occasion de procéder de cette façon.

Comme je l'ai mentionné, nous aurions intérêt à lui envoyer une lettre et à lever la séance.

**Le président:** Comme le mode de vie, la confiance est un choix personnel, et je n'essaierai donc pas de vous convaincre, monsieur Benjamin.

Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Monsieur le président, tout le processus me semble tout à fait invraisemblable. Le projet de loi a été élaboré de façon aléatoire et irréflectie, et je comprends votre situation, monsieur le président, comme, je crois, il faut comprendre la situation de tous les membres du Comité. Dans les circonstances actuelles, la raison d'être même du Comité fait l'objet de risées.



## [Text]

Surely, and you said it, Mr. Chairman, if our job is to make improvements to the bill, then we have to be able to operate in enough latitude so that we can make improvements to our bill; and I remember you very eloquently in Regina saying to witnesses that we come with instructions from the House of Commons, and if the instructions from the House of Commons are incomplete so that we cannot perform our job, surely you make it, I mean not you, but surely this bill makes a total mockery out of the committee system.

• 1025

I sat on the committee that was looking at reform of the rules of the Standing Orders of the House, and it is a committee that has been in existence for almost a year now. One of the major concerns in that committee was to see what we could do about improving the effectiveness of the standing committees. Surely, here is an example if there ever was an example, of where a committee should be able to function. Somebody said it the other night very eloquently that this government is attempting to repeal history in western Canada by rewriting a bill that really many people call the cornerstone of western Canada, they call it the Magna Carta of western Canada, and we find out that procedurally we cannot even handle the thing properly.

We have seen yesterday and the day before where the losses that the railways have said they are incurring are very, very questionable; we find now that we cannot look at the rate-changing mechanism. Procedurally we are in a bind so that we cannot look at it, and I find it again incredible that the parliamentary secretary would sit there and say that this committee, which is really only empowered to report to the House of Commons, should go through all this paraphernalia and all this expense at the public purse to travel, not to mention the kind of expense and time that the witnesses went to, and that we should sit down and then on the basis of that, make an informal recommendation to the minister!

I do not understand that kind of thinking, and we are doing this against a timeframe that you can clearly see is inadequate, even if we were correctly equipped procedurally. My recommendation would be simply to sit down and write a letter to the minister; write a letter to whoever is appropriate and say that we think this bill is extremely badly drafted, sloppily put together; procedurally it is incorrect; the committee is hamstrung in terms of being able to do its job properly—and send the committee back to the drafting boards and if the government really wants to be serious about seeing that the committee system functions properly in this country, they should ask this committee then to draft a bill and present it. Otherwise, I do not know what we are doing here.

It is bad enough that members of the House of Commons worked very diligently and very hard over the summer, but when we ask and we have had witnesses from coast to coast come and present their opinions on things that we are not even able to discuss, and we are only going to be able to report to the minister in an informal fashion, that is almost fraudulent

## [Translation]

Comme vous l'avez mentionné, monsieur le président, si nous sommes chargés d'améliorer le projet de loi, il faut jouir de suffisamment de latitude pour le faire; je me souviens que vous avez dit fort éloquemment aux témoins de Regina que le Comité avait reçu des instructions de la Chambre des communes et, que si ces instructions ne nous permettaient pas d'exercer nos fonctions, tout le système des comités devenait un sujet de raillerie.

J'ai siégé au comité qui étudiait la réforme du Règlement de la Chambre, comité qui existe depuis un an déjà. L'un des principaux objectifs de ce comité était l'amélioration de l'efficacité des comités permanents. Il s'agit certainement d'un exemple où un comité devrait être capable de fonctionner. L'autre soir, on a dit très éloquemment que le gouvernement actuel tente de récrire l'histoire dans l'ouest du Canada en modifiant un projet de loi qu'un grand nombre de gens nomment la pierre angulaire de l'ouest du Canada, la Grande Charte de l'ouest du Canada, et nous constatons que nous ne pouvons pas traiter du sujet correctement du point de vue de la procédure.

Nous avons vu hier et avant-hier que les pertes que les compagnies ferroviaires déclarent subir sont très discutables. Nous nous apercevons maintenant que nous ne pouvons étudier le mécanisme de modification des tarifs. Du point de vue de la procédure, nous sommes dans une impasse qui fait que nous ne pouvons procéder à cet examen, et je trouve incroyable encore que le secrétaire parlementaire siégeant ici nous informe que ce comité, dont le mandat n'est que de faire rapport à la Chambre des communes, doit s'embarrasser de toutes ces affaires, et ceci, aux frais du public, pour voyager, sans compter le temps et l'argent perdus par les témoins. Selon le secrétaire, nous devrions nous asseoir, et avec les données que nous possédons, faire une recommandation officieuse au ministre.

Je ne comprends pas cette façon de raisonner, et le temps dont nous disposons pour travailler serait trop court, même si nous utilisons une procédure correcte. Je recommande donc d'écrire simplement une lettre au ministre, ou à qui de droit, déclarant que le projet de loi est une mauvaise ébauche, rédigée avec négligence et dont le protocole est incorrect; le comité a été empêché de faire son travail adéquatement—et que le comité doit remettre sur le métier son ouvrage. Si le gouvernement veut vraiment que le système des comités fonctionne correctement dans ce pays, il doit demander à ce comité de rédiger un projet de loi et de le présenter. Autrement, je ne vois pas ce que nous faisons ici.

C'est déjà suffisant que des membres de la Chambre des communes aient dû travailler très fort et avec diligence au cours de l'été. Mais nous avons dû écouter le témoignage de personnes venues des quatre coins du pays sur des sujets que nous ne pouvons même pas discuter, et il nous est permis simplement de présenter un rapport officieux au ministre. Je

## [Texte]

in terms of the way that witnesses were asked to appear in front of the committee.

I just find this whole exercise—and you mentioned it Mr. Chairman, a total exercise in futility. I disagree with Mr. Bockstael—I mean we talk about dotting the *t*'s and crossing the *i*'s and everything else, to mix the metaphor, but we did not come for that. We came here to make some major amendments to the bill, and you heard the witnesses as much as I did; they are not interested in technical amendments; they are interested in how much it is going to cost them, or whether they are going to be able to stay in business. Those are the kind of substantive amendments that this committee should be able to look at.

I mean, it is nice for the lawyers who sit down and worry about all the niceties, but the people that we represent have to pay their bills and talk to their banks, and that is what this bill is all about. So that unless we can look at the substantive amendments, of which there are several—the cap, the method of payment, the amount of crops that are going to be added, which all involve expenditures of dollars—and we were all told that the government had intentions of putting in this bill, and addressing this bill, and we were all under the illusion that this committee was going to be able to address properly when we travelled and when we sat and made recommendations here . . . We find now that we are not able to do that.

I do not know what to say here. I would suggest very strongly that we do either one of two things: that we either recommend to the government that this bill be scrapped because it has been so sloppily put together, and procedurally we have been proceeding in such a foolish fashion, or that we recommend to the government that this committee be empowered to draft a new bill. To do otherwise I think is totally irresponsible on behalf of the people that send us here.

I do not know if that shows you the frustration that I have, Mr. Chairman, but . . .

**The Chairman:** It certainly does. One of your premises I would suggest are quite correct, Mr. Mayer, but I think your conclusion is wrong. I would remind you as well that when I made the statement that we were there with the authority of the House of Commons, I also, I believe in every case, added the caveat that we are also not free-lancers.

• 1030

It would seem to me that rather than saying that we cannot do anything, we should proceed to do what we can; and instead of saying that the whole exercise has been useless, if the bill is as badly drafted as you say, I would say thank God the committee functioned to point out that it is that bad and that there have to be substantive changes.

**Mr. Mayer:** But that makes my point, Mr. Chairman. If we are not allowed, under procedural rules, to propose the substantive changes that we think are going to improve the bill, then you make my point: we should recommend that

## [Traduction]

déclare que ceci est une fraude en ce qui concerne les témoins qui ont dû se présenter devant nous.

Je suis d'avis que tout ce travail—comme vous l'avez dit, monsieur le président, est complètement futile. Je suis en désaccord avec M. Bockstael—je veux dire que nous parlons de pointiller et de traverser et tout le reste, pour mêler la métaphore, mais nous ne sommes pas venus ici pour cela. Nous sommes venus pour modifier le projet de loi, et vous avez entendu les témoins comme moi. Ils ne sont pas intéressés aux modifications techniques. Ils veulent savoir combien ils devront déboursier et s'ils pourront conserver leur entreprise. Il s'agit du type de modifications importantes que ce comité devrait pouvoir étudier.

Il est bien pour les avocats de se préoccuper de tous les petits détails, mais les citoyens que nous représentons doivent payer leurs factures et communiquer avec leur banque, et c'est le point fondamental que vise le projet de loi. Donc, à moins que nous ne puissions examiner les modifications majeures, et il y en a plusieurs—le maximum, la méthode de paiement, la quantité de cultures qui sera ajoutée, ce qui entraîne des dépenses monétaires supplémentaires—et nous sommes tous au courant de ce que le gouvernement avait l'intention de mettre dans ce projet de loi et comment il voulait traiter ce projet de loi, et nous croyions tous que ce comité pourrait faire son travail adéquatement au cours de ses déplacements et ici en rédigeant des recommandations . . . Il semble que nous ne puissions faire cela maintenant.

Je ne sais pas ce que nous faisons ici. Je propose que nous fassions l'une de deux choses: que nous recommandions au gouvernement le rejet du projet de loi à cause d'une rédaction négligée, et de notre façon ridicule de procéder, ou que nous recommandions que ce comité soit mandaté pour rédiger l'ébauche d'un nouveau projet de loi. Toute autre mesure serait irresponsable, à mon avis, en ce qui concerne les gens qui nous ont envoyés ici.

J'espère vous avoir fait comprendre ma frustration, monsieur le président . . .

**Le président:** Oui, certainement. L'une de vos prémisses, monsieur Mayer, est correcte, mais je crois que votre conclusion est fautive. Je dois vous rappeler que, lorsque j'ai déclaré que nous avions été mandatés par la Chambre des communes, j'ai ajouté, je crois, que nous ne sommes pas non plus des francs-tireurs.

Il semble qu'au lieu de dire que nous ne pouvons rien faire, nous devrions faire ce que nous pouvons; au lieu de dire que tout l'exercice a été inutile, si le projet de loi est aussi mal rédigé que vous le dites, je dirai, Dieu merci, le Comité a permis de souligner qu'il était mauvais à ce point-là et qu'il devait y avoir des changements de fond.

**M. Mayer:** Mais cela rejoint ce que je dis, monsieur le président. Si nous ne pouvons pas, en raison des règles de procédure, proposer les changements de fond qui, selon nous, amélioreraient le projet de loi, vous me donnez donc raison:



[Text]

either the bill be withdrawn or the committee be empowered to redraft it.

**The Chairman:** Without being able to make those amendments, I submit to you, Mr. Mayer, that this committee can still give the minister and the government a sense of where this committee, at least—the members of this committee—believe changes have to come about, and the kind of changes that have to come about.

Anyway, I do not want to argue with individual members. Mr. Flis is next, and then Mr. Mazankowski and then Mr. Benjamin. And then I am going to end this particular discussion with that list.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman.

Many suggestions were made that we cannot really proceed unless we call the minister back before the committee. I would maybe remind the committee that even if the minister does appear as soon as possible, he cannot change the rules of the House of Commons. He cannot change Beauchesne. All committees operate according to the same guidelines as this committee.

**Mr. Mazankowski:** We have been blatantly misled.

**Mr. Flis:** Mr. Mazankowski, I listened to you. I think you should have the respect to listen to the members on this side too.

So I think that should be made very clear. I think it would be more profitable, Mr. Chairman, to go through the bill clause by clause and then have the minister come before us so we can discuss all these amendment changes that were suggested.

Now, thank God for a democratic system. We are not blocking the roads for grass-root input to change this bill; and we have two ways of doing it. One, if we stick within the reference, we can make certain changes right in this committee. Those that we cannot, we said we can do through an informal report to the minister. It would be up to the minister then to bring those amendments in that we have recommended, as a committee, at the report stage. If he does, fine and dandy. If he does not, then the minister, the Cabinet, and the government have to answer to the public. But we as a committee have done our job. We have listened out there to the grass-roots people. We have made our amendments as we could. Those we could not, we have recommended to the minister.

So there are two routes we can go. I do not see where we are closing doors on the process. I would disagree very strongly that this whole committee process is a mockery. I would also object strongly to the charges made about the careless drafting of the bill. Here again, let us go through it and see where we can improve it. If there are certain clauses that are badly drafted, okay, we have the drafters here; we toss it back to them; we want improvements. There again is the proof of the value of the committee system.

[Translation]

nous devrions recommander que le projet de loi soit retiré ou que le Comité ait l'autorité de le réécrire.

**Le président:** Sans être en mesure d'apporter des modifications, je vous fais remarquer, monsieur Mayer, que ce Comité peut toujours indiquer au ministre et au gouvernement les changements que ce Comité... du moins les membres de ce Comité... croit qu'il est nécessaire d'apporter et le genre de changements qui doivent être effectués.

Quoi qu'il en soit, je ne veux pas discuter avec les membres individuels. M. Flis est le suivant et puis ce sera au tour de M. Mazankowski et de M. Benjamin. Et je mettrai un point final à cette discussion particulière.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président.

De nombreuses suggestions ont été faites à l'effet que nous ne pouvons vraiment poursuivre à moins de rappeler le ministre devant le Comité. Je devrais peut-être rappeler au Comité que, même si le ministre ne paraît pas le plus tôt possible, il ne peut modifier les règles de la Chambre des communes. Il ne peut changer le Beauchesne. Tous les comités fonctionnent selon les mêmes directives qui régissent ce Comité.

**M. Mazankowski:** Nous avons été outrageusement trompés.

**M. Flis:** Monsieur Mazankowski, je vous ai écouté. Je pense que vous devriez avoir le respect d'écouter les membres de ce côté également.

Donc, je pense que cela devrait être très clair. Je pense qu'il serait plus profitable, monsieur le président, d'étudier le projet de loi article par article et de convoquer le ministre pour que nous puissions discuter de toutes ces modifications qui ont été suggérées.

Remercions Dieu pour notre système démocratique. Nous ne mettons pas des bâtons dans les roues pour empêcher la modification de ce projet de loi; et nous avons deux façons de le faire. En premier lieu, si nous respectons le mandat, nous pouvons apporter certaines modifications ici dans ce Comité. Concernant les changements que nous ne pouvons apporter, nous avons dit que nous pouvons présenter un rapport officiel au ministre. Il appartiendrait, dans ce cas, au ministre d'apporter les changements que nous avons recommandés, à titre de comité, à l'étape du rapport. S'il le fait, et bien, tant mieux. S'il ne le fait pas, le ministre, le cabinet et le gouvernement devront répondre au public. Mais nous, à titre de comité, avons fait notre travail. Nous avons écouté le vrai monde. Nous avons apporté nos modifications comme nous l'avons pu. Ce qui n'a pu être changé, nous avons recommandé au ministre de le faire.

Nous pouvons donc emprunter deux voies. Je ne vois pas où nous fermons les portes sur ce processus. Je m'opposerais formellement à ce que tout le processus de ce Comité soit une comédie. Je m'élèverai également vigoureusement contre les accusations selon lesquelles la rédaction de ce projet de loi a été bâclée. Encore une fois, étudions-le et voyons où nous pouvons l'améliorer. Si certains articles sont mal rédigés, d'accord, nous demandons aux rédacteurs de venir ici; nous les

## [Texte]

So I would urge and appeal to the members to take up the challenge the minister tossed to this committee. He was seeking direction.

Let us take the simple thing of cap; removing the cap. In this committee, we really have not had a good debate on whether we should remove the cap or not; and if we remove it, discussing the hurt that this will cause the livestock producers and the specialty crop producers, etc. We should have this debate within this committee and then give direction to the minister through this informal report, if we cannot do it through the bill, so that the minister has the benefit of everything we have heard when we have crossed the country. So I would urge very strongly, Mr. Chairman, that we move clause-by-clause so I think we can have a more meaningful meeting with the minister when he does appear before the committee.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I will only speak once more, and I hope I can summarize my feelings.

If all this committee can do, Mr. Chairman, as you have just indicated, is give the minister a sense of its feelings, then I submit to you that we have been blatantly misled. I am not suggesting for one minute that the former minister has done it deliberately; but I can tell you that he came before this committee . . . and he said in the House that he would be open to changes with respect to the removal of the cap.

• 1035

As I see the Royal Recommendation, any removal of the cap will serve to dilute the benefit to the producers because if you lift the 31.1 million tonne cap the \$651 million will be diluted. So that will change the intent of the bill. So on the basis of citation 540 it is highly unlikely that that kind of an amendment will be entertained.

I already covered the method of payment, and the former minister said that he would look very carefully at proposals with respect to changes in the method of payment. We take him at his word and we have no doubts about his good intentions. That, it is quite obvious now, cannot be entertained by this committee.

He never promised, but he said that he would consider arguments for reducing the level of the safety net. I have to take from that that if we could make a good case for a reduction of the safety net and if we could show where there was some fat or latitude in the amount of money that was flowing to the coffers of the railroads he may very well consider that.

He also said that he would be in the position of perhaps considering further additional crops.

## [Traduction]

leur remettons; nous voulons des améliorations. Encore une fois, voici la preuve de la valeur du système du Comité.

Donc, je fais appel aux membres pour qu'ils relèvent le défi que le ministre a lancé à ce Comité. Il cherchait une orientation.

Considérons la question du maximum; l'élimination du maximum. Dans ce Comité, nous n'avons vraiment pas eu un bon débat sur la nécessité d'éliminer ou non le maximum; et si nous l'éliminons, nous n'avons pas eu l'occasion de discuter si cela porterait préjudice aux producteurs de bétail et aux producteurs agricoles spécialisés, etc. Nous devrions tenir ce débat au sein de ce Comité et fournir ensuite une orientation au ministre par le truchement de ce rapport officiel, si nous ne pouvons le faire par l'intermédiaire du projet de loi, de sorte que le ministre peut être tenu au courant de tout ce que nous avons entendu au cours de nos déplacements dans le pays. Donc, je demanderais instamment, monsieur le président, que nous procédions article par article, pour que nous puissions, je pense, avoir une réunion plus utile avec le ministre lorsqu'il viendra devant ce Comité.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je ne vais parler encore qu'une seule fois et j'espère que je peux résumer mes sentiments.

Si tout ce que ce Comité peut faire, monsieur le président, comme vous venez de l'indiquer, est de transmettre ses sentiments au ministre, alors je vous fais remarquer que nous avons été outrageusement trompés. Je ne suggère pas du tout que l'ancien ministre l'a fait de façon délibérée; mais je peux vous dire que, lorsqu'il a comparu devant ce Comité . . . et il a dit en Chambre qu'il serait disposé à apporter des modifications concernant l'élimination du maximum.

Selon la façon dont je considère la recommandation royale, toute élimination du maximum servira à diluer le bénéfice des producteurs parce que si vous enlevez le maximum des 31.1 millions de tonnes, les 651 millions de dollars seront dilués. Donc, cela modifiera l'intention du projet de loi. Donc, selon la citation 540, il est très peu probable que ce genre d'amendement soit maintenu.

J'ai déjà traité de la méthode de paiement et l'ancien ministre a dit qu'il étudierait très attentivement les propositions en fonction des changements apportés à la méthode de paiement. Nous le croyons sur parole et nous n'avons aucun doute concernant ses bonnes intentions. Cela, c'est très évident maintenant, ne peut être entériné par ce comité.

Il n'a jamais promis, mais il a dit qu'il tiendrait compte des discussions pour réduire le niveau du filet de sécurité. J'en conclus donc que si nous pouvions donner un bon motif pour la réduction du filet de sécurité et si nous pouvions montrer qu'il existe une certaine latitude dans la quantité d'argent qui tombait dans les coffres des chemins de fer, il pourrait très bien étudier la question.

Il a également dit qu'il serait en position de tenir compte peut-être des cultures additionnelles.



[Text]

**The Chairman:** I might consider that kind of an amendment, too, if it does not exceed the Royal Recommendations.

**Mr. Mazankowski:** Fine.

**The Chairman:** But I cannot make a ruling on that until I have seen the amendment, can I?

**Mr. Mazankowski:** Fine, but here we are in a situation now where we have sort of been scuttled in any attempts to pursue these very important points. The former minister is on the record on those four points as saying that he would expect the committee to come forth with some recommendations and that he would entertain some changes. I am sure that he was unaware of the restrictions that were going to be placed on this committee because probably if he had been aware he would have handled his proposed amendment to establish a safety net in a different fashion.

That is the dilemma of the committee. That is the dilemma we are in. I do not say that with any degree of harshness, but those are the facts of the matter.

Surely, Mr. Chairman, this whole thing has to be reconsidered in that light because if all we are going to do, sir, is give the minister a sense of the feeling of this committee that was certainly not the obligation that this committee was charged with. This committee was charged with going out and hearing evidence and testimony with the view of improving the bill and making a bill that producers could live with and that would facilitate the movement of grain and establish a transportation system that this nation so badly needs. But if all we are going to be able to do is dot the i's and cross some t's, then, sir—I hate to use your words—it may very well turn out to be an exercise in futility.

I did not spend the whole summer going out across the country and listening to evidence, and listening to some very sincere evidence that was presented to us with deep conviction—I did not go through that exercise simply to convey a sense to the minister as to how I feel about this bill. I want to put some very substantive amendments into it. I at least want the opportunity to advance them so we can debate the livestock herd, so we can debate the pros and cons of the method of payment, so we can debate the cap. But we are not going to be able to do that in this committee. Legally and technically, we are not going to be able to do it.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, maybe I used a poor choice of words when I referred to giving the minister a sense of the committee. But that is not all I said. I said we could make some amendments to the bill. I have not ruled out any amendment. In fact, I have made no specific ruling on any amendment, and until I see them I would hardly be in a position to make a ruling as to whether they are in order or not.

**Mr. Mazankowski:** With respect, Mr. Chairman, you have made a ruling on the minister's own amendment. You did that this morning.

[Translation]

**Le président:** Je pourrais tenir compte de ce genre d'amendement, également, s'il ne contrevient pas aux recommandations royales.

**M. Mazankowski:** Parfait.

**Le président:** Mais je ne peux prendre de décision tant que je n'ai pas eu l'amendement, n'est-ce pas?

**M. Mazankowski:** Parfait, mais nous sommes dans une situation actuellement où nous avons dû en quelque sorte abandonner toute tentative visant à faire valoir ces points très importants. L'ancien ministre s'est engagé concernant ces quatre points, puisqu'il a dit qu'il espérait que le comité présente des recommandations et qu'il entérinerait certaines modifications. Je suis sûr qu'il ne connaissait pas les restrictions qui ont été imposées à ce comité, parce que probablement s'il avait été au courant, il aurait présenté son amendement au sujet du filet de sécurité de façon différente.

C'est là le dilemme du comité. C'est le dilemme dans lequel nous nous trouvons. Je ne dis pas cela avec quelque hargne que ce soit, mais ce sont les faits.

Sûrement, monsieur le président, toute cette question doit être reconsidérée sous cet angle, parce que si tout ce que nous allons faire, monsieur, est de donner au ministre le poulx de ce comité, ce n'est certainement ce que ce comité a été prié de faire. Ce comité a pour mission de se déplacer et d'entendre des preuves et des témoignages en vue d'améliorer le projet de loi et d'adopter une loi que les producteurs aimeraient et qui faciliterait le transport des grains et établirait un système de transport dont cette nation a terriblement besoin. Mais si tout ce que nous allons être en mesure de faire est de mettre les points sur les i et de mettre des barres sur les t, alors, monsieur—je déteste utiliser vos mots—il se pourrait bien que ce soit une futilité.

Je n'ai pas passé tout l'été à me promener dans le pays et à écouter des preuves, et à entendre certaines preuves très sincères qui nous ont été présentées avec une conviction profonde—je n'ai pas procédé à cet exercice simplement pour transmettre au ministre mes sentiments à l'égard de ce projet de loi. Je veux y apporter des amendements très substantifs. Je veux au moins l'occasion de les présenter pour que nous puissions avoir des débats sur le bétail, pour que nous puissions discuter du pour et du contre de la méthode de paiement, pour que nous puissions discuter du maximum. Mais nous ne serons pas en mesure de le faire dans ce comité. Légalement, et techniquement, nous ne serons pas en mesure de le faire.

**Le président:** M. Mazankowski, peut-être ai-je mal utilisé mes mots, lorsque j'ai dit qu'il fallait donner au ministre le poulx de ce comité. Mais ce n'est pas tout ce que j'ai dit. J'ai dit que nous pourrions apporter certains amendements au projet de loi. Je n'ai pas exclu tout amendement. En fait, je n'ai pris aucune décision particulière sur quelque amendement que ce soit, et tant que je ne les aurai pas vus, je serai difficilement dans une position de prendre une décision, à savoir s'ils respectent ou non le règlement.

**M. Mazankowski:** Sauf votre respect, monsieur le président, vous avez pris une décision concernant l'amendement du ministre. Vous l'avez fait ce matin.

[Texte]

**The Chairman:** Well, yes, on the minister's amendment I did. In fact, it was, I guess, something the minister issued in a press release.

Again I suggest to you that there is a great deal we can do in this committee, and if this committee, after what we have been through, cannot influence the decisions of the government then I guess I would have to agree with you; but I am not prepared to admit that at this point, Mr. Mazankowski.

Mr. Benjamin.

• 1040

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to make the following suggestion, which I do it in all seriousness. It seems to me that here is a golden opportunity for members of a standing committee from all sides to show some independence. We should let the government know and make sure they get the message.

On May 31, the former minister announced two amendments. The bill completed second reading at the end of June. The two amendments they were proposing require an amendment to the Royal Recommendations. They had the whole month of June, while Parliament was sitting, to amend the Royal Recommendation. Now if that is not sloppy and stupid, I have not seen anything yet that is sloppy and stupid.

Mr. Pepin said on May 31 that he hoped:

... the release of the amendments would assist opposition parties in assessing the legislation and allowing it to go as soon as possible to committee where detailed study can begin and the witnesses can be heard.

I think maybe the officials of the minister can tell us whether, on May 31 when they announced these amendments, it was the intention of the government to have them moved on the government's behalf in the committee. If it was not their intention, then it was deliberate deceit. And if it was their intention to have them moved in the committee, they were stupid in not getting their Royal Recommendation amended before the bill went to the committee.

What I suggest, Mr. Chairman, is another alternative. Our order of reference expires September 12. If this committee fails to report, I believe the bill will be deemed to have been reported anyway. And if that does not get the message through to the government, I do not know what else will. If that does not let them know in no uncertain terms, that they have to get the Royal Recommendation amended; they then would have to refer the bill back to the committee, and let us deal with it clause by clause in a manner which will allow us to move amendments that will be in order, and properly discussed and voted-upon amendments. If they do not want to refer it back to the committee, they will still get the message anyway—that is, if we do not report this bill back on September 12; to hell with them.

[Traduction]

**Le président:** Eh bien, oui, concernant l'amendement du ministre, je l'ai fait. En fait, il s'agissait, je suppose, d'une question que le ministre a publiée dans un communiqué de presse.

Encore une fois, je vous indique qu'il y a beaucoup à faire dans ce comité et si ce comité, après ce que nous avons fait, ne peut influencer les décisions du gouvernement, je devrai être d'accord avec vous dans ce cas; mais je ne suis pas prêt à l'admettre à ce stade, monsieur Mazankowski.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais très sérieusement faire la suggestion suivante. Il me semble que tous les membres d'un comité permanent ont une rare occasion de faire preuve d'indépendance. Nous devrions le faire savoir au gouvernement en nous assurant que le message passe bien.

Le 31 mai, l'ancien ministre a annoncé deux modifications. Le projet de loi est passé en deuxième lecture à la fin de juin. Les deux modifications proposées nécessitaient un amendement aux recommandations royales. Ils ont eu tout le mois de juin, pendant que le Parlement siégeait, pour modifier la recommandation royale. C'est tellement maladroit et ridicule que je n'ai encore jamais rien vu d'aussi ridicule.

Le 31 mai, M. Pepin a déclaré qu'il espérait que:

... l'adoption des amendements aiderait les partis d'opposition à évaluer le projet de loi de façon à ce qu'il puisse être étudié en détail le plus rapidement possible par le Comité et que les témoins puissent être entendus.

Est-il possible que les hauts fonctionnaires du Ministre nous disent, lorsqu'ils ont annoncé ces amendements le 31 mai, s'il était dans l'intention du gouvernement d'envoyer ces amendements au Comité de la part du gouvernement. Si tel n'était pas leur intention, ils nous ont alors délibérément dupés. Et si leur véritable intention était d'envoyer les amendements au comité, ils ont agi de façon ridicule en ne faisant pas amender leur recommandation royale avant que le projet de loi ne soit envoyé au comité.

Je propose donc, monsieur le président, une autre façon de procéder. Notre mandat se termine le 12 septembre. Si le présent Comité ne produit pas de rapport, je crois que le projet de loi sera considéré comme ayant fait l'objet d'un compte rendu de toute façon. Et si le gouvernement ne comprend pas cela, je ne sais pas ce qu'il lui faudrait. Si les membres du gouvernement ne parviennent pas à comprendre sans aucune équivoque qu'ils doivent amender la recommandation royale, ils devront alors renvoyer une fois de plus le projet de loi au Comité et nous le laisser étudier article par article de façon à nous permettre de présenter, d'étudier et d'adopter ou de rejeter les amendements proposés. Si le gouvernement ne renvoie pas le projet de loi au comité il aura eu le message de toute façon... c'est-à-dire que si nous ne faisons pas rapport sur ce projet de loi pour le 12 septembre, tant pis pour le gouvernement.



[Text]

**The Chairman:** I just want to make one comment on what Mr. Benjamin has said. The decision to report the bill back on September 12 is a decision of this committee; it is not part of the reference from the House. I have said that before. So, technically, our mandate does not expire on September 12.

But it would seem to me, in view of what is being said here this morning, it is all the more important that we report the bill back on September 12, so that the changes the committee wants, the changes the previous minister and the present minister have talked about, can be proceeded with. Some of them cannot be proceeded with in this committee, so to keep it in committee any longer than that, it would seem to me, would simply delay the process.

I think we should report the bill on September 12. Also, I think we should tell the minister in very clear terms that there are other changes this committee will want to have made in the report stage which, obviously, will require a change to the Royal Recommendation. Only the government can do that; only the House can receive that change to the Royal Recommendation. Therefore, it would seem to me to be all the more urgent that we report on September 12.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, in view of what has happened, you are relieved of the giving of your word to report this bill back September 12, then. And as another alternative, let us just sit on the bill here until September 13; the government can bring in their amendments to the Royal Recommendation on September 12; then we can proceed for a number of days to go through the bill clause by clause, and report it back, amended or unamended.

**The Chairman:** I am afraid I do not follow your logic in that regard. Mr. Loiselle.

**Mr. Benjamin:** I do not think you should feel you have . . .

**M. Loiselle:** Merci, monsieur le président.

Monsieur le président, étant donné la façon dont le Comité s'est comporté jusqu'à présent, et la façon dont les membres de ce Comité ont été choisis, je crois en la bonne foi et la sincérité de tous les intervenants ainsi que de l'ancien et de l'actuel ministre. Il m'apparaît donc très clair que le gouvernement et tous les partis cherchent une solution qui soit la meilleure possible pour les intéressés. Je comprends qu'il nous faut suivre des règles de procédure. Mais je suis convaincu d'une chose, si au moment du rapport, le 12 septembre, on dépose un rapport qui, en même temps, annonce des amendements, je ne vois pas comment le gouvernement ne pourrait pas en tenir compte.

• 1045

Je pense que l'essentiel, si on veut utiliser à bon escient le temps de ce Comité, c'est de travailler ensemble, sans partialité, comme le disait M. Benjamin, pour apporter les meilleures modifications possibles au projet de loi. Merci.

[Translation]

**Le président:** J'aimerais faire un commentaire sur la déclaration de M. Benjamin. Cette décision de faire rapport du projet de loi pour le 12 septembre a été prise par le présent Comité; cela ne fait pas partie des instructions de la Chambre. J'ai mentionné cela précédemment. Donc, techniquement, notre mandat ne se termine pas le 12 septembre.

Mais, selon moi, compte tenu des déclarations que nous avons entendues ce matin, il est très important que nous fassions rapport de ce projet de loi pour le 12 septembre de sorte que les changements que le Comité voudra apporter, changements que l'ancien ministre de même que le ministre actuel ont mentionnés, puissent être adoptés. Certains de ces amendements ne peuvent pas être adoptés par le présent Comité. Donc, si nous retenons le projet de loi pour une période plus longue, il me semble que cela ne fera que retarder le processus.

Je crois que nous devrions faire rapport du projet de loi pour le 12 septembre. De plus, je crois que nous devrions dire au ministre en termes très clairs que le Comité voudrait procéder à d'autres changements dans le rapport, changements qui, évidemment, nécessitent une modification de la recommandation royale. Seul le gouvernement peut faire cela; seule la Chambre peut recevoir ce changement pour la recommandation royale. Par conséquent, il m'apparaît des plus urgent que nous fassions rapport le 12 septembre.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, compte tenu de ce qui s'est passé, vous êtes donc libéré de votre parole pour ce qui est de faire rapport du projet de loi le 12 septembre. Je propose donc de garder le projet de loi ici jusqu'au 13 septembre; le gouvernement peut procéder aux modifications de la recommandation royale le 12 septembre; par la suite, nous pourrions siéger pendant un certain nombre de jours pour nous permettre d'étudier le projet de loi article par article et d'en faire rapport par la suite, amendé ou pas.

**Le président:** J'ai du mal à comprendre votre logique. Monsieur Loiselle.

**M. Benjamin:** Je ne crois pas que vous ayez à . . .

**Mr. Loiselle:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Chairman, looking at the way this committee has behaved until now and how its members have been chosen, I believe in the good faith and the sincerity of all the speakers, including the former and the present minister. Then, it seems obvious to me that the government and all parties are trying to find a solution that will suit everybody. I understand that we must follow a certain procedure. But I am convinced of one thing; if, by the time we report on September 12, we give a report which contains a number of amendments, I do not see how the government would proceed without taking them into account.

I think that, essentially, if we want to use properly the time allowed to this committee, we must work together, without partisan spirit, as was saying M. Benjamin, in order to amend the bill at the best of our knowledge. Thank you.

[Texte]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Loisel.

I think I will end the discussion in that regard by saying, very simply, that even if we go back to the House on the 12th, and ask for modifications, there is no way, procedurally, the government can now go back to second reading. It is only at the end of second reading that in fact a bill can be referred to committee. We must proceed, if we want additional changes, to report stage. This is the only way now the bill can be altered in the manner announced by the former minister on May 31, and by which other changes that would change the amounts of money allocated to this bill can be made, and therefore it seems to me that to follow the suggestion that we retain the bill in our hands any longer than September 12 is only adding further frustration to what the members feel here this morning.

Therefore, we are going to move back to Clause 2, and proceed with our discussion. I believe the name I had on my list last evening was Mr. Benjamin, if my memory serves me correctly.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I want to return to Mr. Kroeger and the matter of the administrator.

From his comments to—I think it was Mr. McKnight, or Mr. Neil, I forget, about . . .

**The Chairman:** May I interrupt just a second, Mr. Benjamin, to make it clear to all members that on this stage I am going to give members ten minutes, and then move to the next one, and so on.

**Mr. Benjamin:** How does Mr. Kroeger feel? From the tenor of his remarks, and from the powers given to the administrator, it is obvious the government feels that regulation is more important than marketing. Is not transportation an essential element of marketing? Could not the marketing function be impaired—and I submit it would be impaired—by a third-party control over the marketing and transportation of the product? When they have the control over the transportation, they insert themselves and interfere with the marketing process, and transportation is only an element; it is subsequent to marketing.

Why do we need a grain transportation administrator? What is wrong with the set-up as it is now? It seems to be working very well.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development):** There is certainly no intention with this legislation and the creation of the GTA to interfere with the marketing function. I think the evidence of the past four years with the existence of the Grain Transportation Coordinator indicates we do not have to interfere with the marketing function by creating this kind of an entity.

[Traduction]

**Le président:** Merci, Monsieur Loisel.

Je crois que je vais maintenant terminer la discussion en disant, très simplement, que même si nous faisons rapport à la Chambre le 12 septembre, et demandons des modifications, il n'y a aucun moyen, en respectant les procédures, pour que le gouvernement puisse retourner en deuxième lecture. Ce n'est qu'à la fin de la deuxième lecture qu'un projet de loi peut être envoyé au comité. Nous devons donc passer à la rédaction du rapport si nous voulons apporter des changements additionnels. C'est maintenant le seul moyen que nous avons pour modifier le projet de loi dans le sens qui a été annoncé par l'ancien ministre le 31 mai et par lequel d'autres changements qui modifieraient les montants d'argent alloués à ce projet de loi peuvent être effectués. Il me semble donc que si nous retenons les suggestions de garder le projet de loi jusqu'à une date ultérieure au 12 septembre ne ferait qu'ajouter d'autres frustrations à celles que les membres du comité vivent ce matin.

Par conséquent, nous allons revenir à l'article 2 et poursuivre notre discussion. Si ma mémoire est bonne, je crois que M. Benjamin était le nom qui apparaissait sur ma liste, hier soir.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais laisser la parole à M. Koreger sur la question de l'administrateur.

Selon ses commentaires—je crois qu'il s'agissait de M. McKnight, ou M. Neil, j'ai oublié, concernant . . .

**Le président:** Puis-je vous interrompre une seconde monsieur Benjamin pour préciser à tous les membres du comité que chacun aura droit à une période de 10 minutes et que je donnerai ensuite la parole à un autre.

**M. Benjamin:** J'aimerais connaître l'opinion de M. Kroeger. Compte tenu de ses remarques et des pouvoirs donnés à l'administrateur, il est évident que le gouvernement estime que la réglementation est plus importante que la commercialisation. Le transport n'est-il pas un élément essentiel de la commercialisation? La commercialisation ne serait-elle pas affaiblie, et je crois qu'elle le serait, par le contrôle d'un troisième groupe sur la commercialisation et le transport du produit? Lorsqu'ils prennent le contrôle du transport, ils s'infiltrant dans le milieu et nuisent au processus de commercialisation, le transport n'étant qu'un seul élément du problème; il fait suite à la commercialisation.

Pourquoi avons-nous besoin d'un administrateur pour le transport du grain? Qu'est-ce qui ne va pas avec l'organisation actuelle? Elle semble fonctionner très bien.

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Arthur Kroeger (secrétaire, département d'État au développement économique):** La présente législation de même que la création du poste d'ATG ne visent certainement pas à nuire à la fonction de commercialisation. Je crois que l'expérience des quatre dernières années avec l'existence d'un coordonnateur du transport des grains indique que nous n'avons pas à interférer avec la fonction de commercialisation en créant ce genre de poste.



*[Text]*

There was a quotation yesterday from the Wheat Board brief which indicated they do not find existing arrangements unsatisfactory, they are merely worried about what could happen in the future. But what could happen in the future is not seriously affected by this bill, in the sense that the Governor in Council has certain powers to transfer responsibilities if he chooses to do so.

So the expectation is that the creation of this agency will not impair marketing; on the contrary, if it produces a more efficient and less costly grain transportation system, then it can contribute to marketing by eliminating, if you like, or reducing the costs that arise between the combine and the loading on the ship.

• 1050

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the first question I would like to ask of Mr. Kroeger is: Why are the definitions scattered throughout the bill on a number of different pages in different clauses? Why are they not in the first part of the bill, the way a bill should be printed? I do not understand why you have definitions scattered throughout the legislation. Would not the proper place for all definitions be under the interpretation clause?

**Mr. Kroeger:** I think it is largely a matter of convenience. I could ask Mr. Lefebvre in a moment, Mr. Chairman; but my understanding is that, for ease of working with the bill, you group the definitions pertaining to one section at the beginning of that section and you group other definitions at the beginning of other sections. It is simply a matter of arrangement.

**Mr. Benjamin:** Well, I find that more inconvenient, because then you have to keep looking for definitions in several different parts of the bill.

I would like to ask a question regarding the definition of Crow's Nest Pass Act, which reads:

"Crow's Nest Pass Act" means an Act to authorize a Subsidy for a Railway through the Crow's Nest Pass, chapter 5 of the Statutes of Canada, 1897, and includes any Act, regulation or order that amends that Act.

I submit that here is another piece of sloppy drafting, because the 1897 act also said:

The freight rates of the company were to be regulated. It was not just a subsidy for the railways.

I want to quote, Mr. Gobeil of the MacPherson Royal Commission on Transportation.

... the grain rates were not imposed by Parliament. They were not only freely accepted by the railways but were offered by them as an inducement to persuade Parliament to lift that part of the agreement which pertained to westbound rates on other commodities.

*[Translation]*

Il y avait une citation hier dans le mémoire de la Commission canadienne du blé qui indiquait que la Commission ne trouve pas les ententes actuelles insatisfaisantes; ils ne font que s'inquiéter sur ce qui pourrait arriver dans l'avenir. Mais ce qui pourrait arriver dans l'avenir n'a pas une grande influence sur le présent projet de loi dans le sens que le Gouverneur en conseil a certains pouvoirs pour transférer les responsabilités si tel est son désir.

Nous croyons donc que la création de cet organisme ne nuira pas à la commercialisation; au contraire, si l'organisme réussit à créer un système de transport des grains plus efficace et moins coûteux, il contribuera alors à la commercialisation en éliminant, si vous voulez, ou en réduisant les coûts qui surviennent entre la moissonneuse-batteuse et le chargement à bord du navire.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, la première question que je voudrais poser à M. Kroeger est la suivante: Pourrait-il me dire pourquoi les définitions sont dispersées dans le projet de loi, sur des pages différentes et dans différents articles? Pourquoi ne sont-elles pas dans la première partie du projet de loi, c'est-à-dire de la façon dont un projet de loi devrait être imprimé? Je ne comprends pas cet éparpillement des définitions. Est-ce que l'endroit approprié pour toutes les définitions ne devrait pas se trouver au tout début?

**M. Kroeger:** Je crois que c'est surtout pour une question de commodité. Je pourrais demander à M. Lefebvre, dans un instant, monsieur le président; mais je crois que, pour faciliter le travail avec le projet de loi, on regroupe les définitions portant sur une section au début de la section et on regroupe d'autres définitions au début d'autres sections. C'est une simple question de présentation.

**M. Benjamin:** Je trouve cela beaucoup moins pratique parce qu'il nous faut constamment chercher des définitions dans différentes parties du projet de loi.

J'aimerais poser une question concernant la définition de la Loi du Nid-de-Corbeau qui dit:

«Loi du Nid-de-Corbeau» Acte autorisant une subvention pour un chemin de fer par la Passe du Nid-de-Corbeau chapitre 5 des Statuts du Canada 1897, ainsi que les lois, règlements ou ordonnances modifiant cet acte.

J'estime qu'il s'agit là d'un autre brouillon bâclé parce que la Loi de 1897 dit également:

Les tarifs de marchandise d'une compagnie devraient être réglementés. Ce n'était pas seulement une subvention aux compagnies ferroviaires.

J'aimerais citer M. Gobeil de la Commission royale MacPherson sur le transport.

... les tarifs céréaliers n'ont pas été imposés par le Parlement. Non seulement ont-ils été acceptés librement par les compagnies de chemin de fer mais ils ont été offerts par ces derniers comme un motif pour persuader le Parlement d'annuler cette partie de l'entente qui portait sur les tarifs de transport des autres marchandises vers l'Ouest.

[Texte]

This is the 1925 legislation.

At no time in 1925 was there a suggestion by either party that the agreement of 1897 was being terminated. The Crows Nest pass agreement is a binding contract and if CP wishes to be relieved of its obligations under the agreement it must also relinquish the benefits.

Now, it seems to me that that definition should also specify that it is not only authorizing a subsidy for a railway, but also shall regulate the freight rates of the company.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, to the extent that there is any sloppy legal drafting, it took place in 1897. All that we have incorporated into our bill is the description of the act as it appears in that statute.

**Mr. Benjamin:** Under definition of "system participant", what institutions does the government intend to regulate? Who do they consider participants? Do you have a list of system participants, or at least a preliminary one?

**Mr. Kroeger:** I am sorry, I wonder if Mr. Benjamin would elaborate on his question a bit.

**Mr. Benjamin:**

"system participant" means any corporation, partnership or organization engaged in the transportation of grain by rail or the shipping or handling of grain for transportation by rail.

I should maybe go on to my next question and you will get what I meant. There is no definition of shipper, and yet system participant means any organization engaged in the transportation of grain by rail or the shipping or handling of grain. Now, why is there not a definition of shipper? Who do you intend to call system participants?

**Mr. Kroeger:** Mr. Lefebvre will answer the question.

**Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada):** Mr. Chairman, the definition of system participant means basically what it says. We try in this general description to cover those that are engaged in transportation of grain and the handling and the shipping. We have not judged it necessary to define shipper, because any definition would probably be a pleonasm, in that it would say that a shipper is a person who ships grain. There is, in other statutes, a definition of shipper, but it changes the normal meaning of the word "shipper"; it is basically intended to cover those who pay the railways to ship grain.

• 1055

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, my final question to Mr. Kroeger refers back to the earlier discussion we had. Can Mr. Kroeger tell us, upon the announcement of May 31, was it the intention of the government to have those amendments moved at committee stage by a member of the committee on behalf of the government? Was that the thinking that went into the release of the two amendments of Mr. Pepin on May 31?

[Traduction]

Il s'agit de la Loi de 1925.

A cette époque, en 1925, aucune des parties n'a suggéré que l'entente de 1897 était annulée. L'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau est un contrat et si le CP veut être libéré de ses obligations dans le cadre de l'entente il doit également renoncer aux bénéfices.

Il me semble que la définition devrait également préciser qu'elle n'autorise pas seulement une subvention pour un chemin de fer mais qu'elle régleme également les tarifs de marchandise de la compagnie.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, dans la mesure où on parle de brouillon bâclé, il faut préciser que cela s'est passé en 1897. Tout ce que nous avons inclus dans notre projet de loi est la description de la loi telle qu'elle apparaît dans ce statut.

**M. Benjamin:** Sous la définition de «participant» quelles sont les institutions que le gouvernement entend réglementer? Qui considère-t-il comme participant? Avez-vous une liste des participants, ou du moins une liste préliminaire?

**M. Kroeger:** Je suis désolé, je me demande si M. Benjamin pourrait préciser sa question.

**M. Benjamin:**

«participant» société ou corporation, société de personnes ou organisme se livrant au transport ferroviaire du grain, ou à son expédition ou manutention en vue de ce transport.

Je devrais vous poser ma prochaine question et vous allez comprendre ce que je veux dire. Il n'y a aucune définition d'expéditeur et, pourtant, participant signifie toute organisation se livrant au transport ferroviaire du grain ou à son expédition ou sa manutention. Maintenant, pourquoi n'y a-t-il pas de définition du mot expéditeur? Qui entendez-vous appeler participants?

**M. Kroeger:** Monsieur Lefebvre répondra à cette question.

**M. Denis Lefebvre (conseiller général, Transports Canada):** Monsieur le président, la définition de participant est en elle-même assez explicite. Nous tentons dans cette description générale de couvrir ceux qui se livrent au transport du grain de même qu'à sa manutention et son expédition. Nous n'avons pas jugé nécessaire de définir le terme expéditeur, parce que toute définition serait probablement pléonastique. C'est-à-dire que la définition du mot expéditeur serait rendue par: personne qui expédie du grain. Il y a, dans d'autres lois, une définition d'un expéditeur, différente de la signification normale du mot «péditeur»; elle s'applique aux personnes qui paient les chemins de fer pour expédier du grain.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, ma dernière question à M. Kroeger se rapporte à la discussion précédente que nous avons eue. Est-ce que M. Kroeger peut nous dire, si, au moment de l'annonce du 31 mai, le gouvernement avait l'intention que ces amendements soient proposés au stade du comité par un membre du comité au nom du gouvernement? Est-ce à quoi vous pensiez lorsque les deux amendements de M. Pépin ont été proposés le 31 mai?



[Text]

**Mr. Kroeger:** My recollection of that particular time is that there was still an expectation that the committee would get substantively into the bill, and hopefully would have completed its work on the bill before the House rose. On those assumptions, the government would have had several options for the handling of these amendments; they clearly could not be introduced during the second-reading debate. There would have, for example, been the option of introducing the amended Royal Recommendation, because the House was sitting at that time. The present arrangement with the committee sitting outside the time of sitting of the House arose only at a later date.

**Mr. Benjamin:** But did no one think the Royal Recommendation would have to be amended when it was decided to announce these two government amendments? Did no one realize they could not be presented? You had the whole month of June to amend the Royal Recommendation at second reading in the House of Commons. Who goofed?

**Mr. Kroeger:** I cannot really add to my previous answer. As events unfolded in June, things turned out differently than had been expected. The original intention would have been to have had the bill dealt with while the House was sitting, and therefore the government would have had a greater number of options for dealing with the bill and meeting the wishes of this committee than exist in the present situation.

**Mr. Benjamin:** Okay. I will ask the minister that.

**The Vice-Chairman:** I call on Mr. Murta, please.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Kroeger, I would like to follow up on a point that Mr. Reid started yesterday. It is on the question of the committee in the interpretation section. I would like to get some of your thinking, and by that to inform the people involved in the country just exactly what they could expect to find.

In terms of the Senior Grain Transportation Committee, there is a proposal now, of course, to have 18 other members, and then the administrator, the Wheat Board, the grain commission—consisting of 21. My questions, I guess, are in the area of how the 18 people will be appointed. Some of them are fairly straightforward. It says:

3.(d)(i) six members, each representing one of the six largest primary elevator licensees in Canada as prescribed by regulations . . .

And then it says:

determined on the basis of elevator receipts and cash purchase tickets.

I would suppose each of the six companies will appoint one person to sit on the committee.

The second part of it states:

3.(d)(ii) one member representing primary elevator licensees other than those . . .

What was the thinking in terms of how that one member would be selected? These would basically be the private

[Translation]

**M. Kroeger:** Je me rappelle qu'à cette époque, on s'attendait toujours à ce que le comité avance avec le projet de loi et ait peut être même terminé ses travaux avant que la Chambre n'entre en vacances. À partir de ces suppositions, le gouvernement aurait plusieurs options pour traiter ces amendements; ils ne pouvaient évidemment pas être introduits lors du débat en deuxième lecture. Il y aurait eu, par exemple, l'option d'introduire la recommandation royale amendée, parce que la Chambre siégeait à l'époque. L'arrangement actuel avec le comité qui siège en dehors de la période des séances de la Chambre n'a été adopté que plus tard.

**M. Benjamin:** Personne n'a-t-il pensé que la recommandation royale aurait dû être amendée lorsqu'il a été décidé d'annoncer ces deux amendements du gouvernement? Personne n'a-t-il réalisé qu'ils ne pouvaient pas être présentés? Vous aviez tout le mois de juin pour amender la recommandation royale en seconde lecture à la Chambre des communes. Qui a fait la gaffe?

**M. Kroeger:** Je n'ai vraiment rien à ajouter à ma réponse précédente. À mesure que se déroulaient les événements en juin, les choses se sont passées différemment que ce que l'on avait prévu. L'intention originale était de s'occuper du projet de loi pendant que la Chambre siégeait; le gouvernement aurait donc eu un plus grand choix d'options pour traiter du projet de loi et pour répondre aux souhaits de ce comité.

**M. Benjamin:** D'accord. Je demanderais cela au ministre.

**Le vice-président:** Monsieur Murta s'il-vous-plait.

**M. Murta:** Merci monsieur le président.

Monsieur Kroeger, je voudrais poursuivre sur un point dont M. Reid a déjà parlé; il s'agit du comité dans la section d'interprétation. J'aimerais que vous me disiez ce que vous en pensez, et ainsi que vous informiez les personnes intéressées afin qu'elles sachent au juste à quoi s'attendre.

Il y a une proposition maintenant, bien sûr, selon laquelle il y aurait 18 autres membres dans le Comité supérieur du grain, en plus de l'administrateur, la Commission canadienne du blé, la Commission du grain—soit en tout 21 personnes. Mes questions, je crois, portent sur la façon dont ces 18 personnes seront nommées. Certaines de mes questions sont assez directes. Voici l'énoncé de la proposition:

3.(d)(i) six membres, représentant chacun l'un des six plus importants titulaires de permis d'exploitation d'éleveurs primaires au Canada, conformément au règlement . . .

Et ensuite, il est dit:

d'après les récépissés des éleveurs et les bons de paiement au comptant.

Je suppose que chacune des six compagnies nommera une personne pour siéger au comité.

La deuxième partie dit:

3.(d)(ii) un membre représentant des détenteurs de permis d'éleveurs primaires autres que ceux . . .

Comment pensez-vous que ce membre serait choisi? Cela serait en gros les compagnies privées. Est-ce que vous les

## [Texte]

companies. Would you call them in and say, you choose one member between the group, even with the diverse interests they would have. People like Pioneer and Cargill, for example—do you envisage them being able to sit down and work that out?

**An hon. Member:** And Otto Lang.

**Mr. Kroeger:** The intent is, as Mr. Murta describes, that these various groupings of companies would get together, would pick a representative, and would designate who that was to be. Mr. Farquhar can elaborate on this. I think probably experience shows that works; that with even the existing committee not every single company is represented; that groups of the smaller companies do get together and find a representative for the existing committee.

• 1100

Is that right, Mr. Farquhar?

**Mr. Mike Farquhar (Director General, Railway & Grain Transportation, Transport Canada):** Yes, that is correct; and I think the intent would be that the minister would write to each of the individual companies that were eligible under that particular proposed section, indicating that they should get together amongst themselves to select one individual who could represent their interests on the committee.

**Mr. Murta:** I see.

Moving onto the next part, the third, on that, it says one member representing primary elevator licensees and grain dealers. Would that be Northern Sales Group—people like that? Who would you envisage? What would be some of the examples you would use that you could use for this particular category?

**Mr. Kroeger:** Subclauses (i), (ii), and (iii) in effect are representation through the large, the medium, and the small...

**Mr. Murta:** We are getting into the small with the...

**Mr. Kroeger:** That is right. The Weyburn terminal, I think might be an example of...

**Mr. Murta:** Continental Grain...

**Mr. Kroeger:**—category (iii). Continental Grain, Northern Sales—those kinds of companies.

**Mr. Murta:** So what you are doing is really getting farther down the—I can see the farther down you are going, the more divergent the views and possibly the more problems in terms of selecting somebody. Nevertheless, the thinking would remain the same in terms—they would be called in. I do not even know how many companies would be involved in this third category. Do you have any idea?

**Mr. Kroeger:** Mr. Farquhar.

**Mr. Farquhar:** It could be in the order of perhaps two dozen.

**Mr. Murta:** Two dozen. You are going to ask them for one representative. I can envisage a real dogfight in terms of who

## [Traduction]

appelleriez et leur diriez de choisir un membre parmi le groupe, même s'ils ont des intérêts différents. Des gens comme la Pioneer et Cargill par exemple—pensez-vous qu'ils seront capables de se mettre d'accord là-dessus?

**Une voix:** Et Otto Lang.

**M. Kroeger:** Comme monsieur Murta le décrit, nous pensons que ces divers groupes se réuniront et choisiront un représentant. M. Farquhar pourrait vous en dire plus long. Je crois probablement que l'expérience conforme que cela fonctionne; que, même avec le comité existant chaque compagnie n'est pas représentée; que les groupes des petites compagnies s'assemblent et trouvent un représentant pour le comité existant.

Est-ce exact monsieur Farquhar?

**M. Mike Farquhar (directeur général, Chemins de fer et Transports des grains, Transports Canada):** Oui, c'est exact; et je crois que l'intention était que le ministre écrive à chacune des compagnies éligibles conformément à cet article proposé, disant qu'elles devraient se regrouper pour choisir une personne qui représenterait leurs intérêts au comité.

**M. Murta:** Je vois.

Passons maintenant à la partie suivante, la troisième, il est dit qu'un membre représente les détenteurs de permis d'éleveurs primaires et les marchands de grain. S'agirait-il de Northern Sales Group—des gens comme cela? Qui voyez-vous? Quels seraient les exemples que vous utiliseriez, que vous pourriez utiliser, pour cette catégorie?

**M. Kroeger:** Les alinéas (i), (ii), et (iii) prescrivent en fait la représentation des grands, des moyens et des petits...

**M. Murta:** Nous en sommes aux petits avec le...

**M. Kroeger:** C'est exact. Le terminal de Weyburn, je crois, pourrait être un exemple de...

**M. Murta:** Continental Grain...

**M. Kroeger:**—catégorie (iii). Continental Grain, Northern Sales—ce type de compagnies.

**M. Murta:** Donc, ce que vous faites vraiment c'est que vous vous rendez plus loin—et je vois que plus vous vous rendez loin plus les opinions sont divergentes et probablement plus il y a de problèmes à choisir quelqu'un. Néanmoins, il faudrait procéder de la même façon en termes de—ils doivent être représentés. Je ne sais même pas combien il y aurait de compagnies dans cette troisième catégorie. Avez-vous une idée?

**M. Kroeger:** Monsieur Farquhar.

**M. Farquhar:** Cela serait de l'ordre de peut-être deux douzaines.

**M. Murta:** Deux douzaines. Et vous allez leur demander un représentant. Je peux imaginer une véritable bataille pour le



## [Text]

that one representative would be, with the kind of divergent interests and views they would have. But you feel that is still going to be an acceptable method of choosing; the only method, I suppose.

**Mr. Kroeger:** I guess it is the only method, although there is a fall-back in Clause 4.(1)(b). Where a group does not make a recommendation, the minister is empowered to do it for them. With the knowledge that that could happen, they would, I hope, prefer to submerge their differences and agree on someone to represent them.

**Mr. Murta:** Subclauses 3.(d)(iv) and (v), of course, are very straightforward, on a member representing CN and CP. Clause 3.(d)(vi) has one member representing the lake carriers, basically. It is not too difficult to envisage their getting together, I suppose. They certainly have common interests.

Clause 3.(d)(vii) has one member representing the processing elevators. Could you give us some examples of who that would be and how many are involved?

**Mr. Kroeger:** These are the crushers and people like that. CSP Foods, in Saskatoon, would be an example. I think Mr. Farquhar has a longer list.

**Mr. Farquhar:** Our indications are that there would be about 16 companies that would qualify under that particular clause.

**Mr. Murta:** They would be asked to select one person.

**Mr. Farquhar:** That is correct.

**Mr. Murta:** The last two categories in that, Clause 3.(d)(viii)—three members, it says, who in the opinion of the minister have been duly elected as representatives of grain producers. Is the thinking that went into the drafting of this one of electing producers to go on this particular—so it would be an additional election when the advisory committee came up for election. So rather than the—what is there now? There are six or seven on the advisory committee, approximately—the wheat board advisory committee. You would add three more places on that.

**Mr. Farquhar:** You would add to the ballot. You have a separate—you would take advantage of...

**Mr. Murta:** For each province you would add one to the ballot.

**Mr. Farquhar:** That is correct; and you would use the process of the advisory board election and have a separate category, if you like, on the ballot to deal with electing one representative from each province who would then serve on the Senior Grain Committee.

**Mr. Murta:** Would the workload be any greater... you are working, you are serving on this—than it would be with the advisory committee of the wheat board? Would the remuneration be roughly the same? In other words, it would be like a—I am thinking of Manitoba; there are two members of the advisory committee. You would have the two on the ballot,

## [Translation]

choix de ce représentant, compte tenu des intérêts et des opinions divergentes qu'ils ont. Mais vous croyez que cela est une méthode acceptable pour choisir la seule méthode je suppose.

**M. Kroeger:** Je suppose que c'est la seule méthode, bien qu'il y ait un recours dans l'article 4.(1)(b). Lorsqu'un groupe ne fait pas de recommandation, le ministre a le pouvoir de prendre la décision pour eux. En sachant que cela pourrait se produire, j'espère qu'ils préféreraient faire taire leurs différences et se mettre d'accord sur le représentant.

**M. Murta:** Les articles 3.(d)(iv) et (v) sont bien sûr très simples: un membre représente le CN et le CP. Conformément à l'article 3.(d)(vi) un membre représente en gros les transporteurs de grain opérant sur les Grands Lacs. Il n'est pas trop difficile d'envisager qu'ils peuvent se regrouper je suppose. Ils ont certainement des intérêts communs.

Conformément à l'alinéa 3.(d)(vii) un membre représente les titulaires de permis d'exploitation d'élévateurs de transformation. Pourriez-vous nous donner des exemples de la personne que cela pourrait être et du nombre de personnes impliquées?

**M. Kroeger:** Il s'agit des sociétés de broyage et des gens comme cela. CSP Foods à Saskatoon en serait un exemple. Je crois que M. Farquhar en a une liste plus longue.

**M. Farquhar:** D'après ce que nous savons, il y aurait environ 16 compagnies qui répondraient à cet alinéa.

**M. Murta:** On leur demanderait de choisir une personne.

**M. Farquhar:** C'est exact.

**M. Murta:** Les deux dernières catégories, le sous-alinéa 3.(d)(viii)—trois membres qui selon le ministre, ont dûment été élus représentants des producteurs de grain. Quand vous avez écrit cela, pensiez-vous élire des producteurs qui siègeraient à ce—il y aurait donc une élection additionnelle au moment des élections au comité consultatif. Alors plutôt que les—combien y en a-t-il maintenant? Il y a six ou sept membres au comité consultatif, environ—le comité consultatif de la Commission du blé. Vous ajouteriez trois autres membres à cela.

**M. Farquhar:** Vous ajouteriez au scrutin. Vous avez—vous profiteriez de...

**M. Murta:** Pour chaque province vous ajouteriez un membre au scrutin.

**M. Farquhar:** C'est exact; et vous utiliseriez le processus de l'élection de la commission consultative et auriez donc une catégorie séparée au scrutin qui porterait sur l'élection d'une rereprésentant de chaque province qui participerait alors au comité principal du grain.

**M. Murta:** La charge de travail serait-elle plus importante—vous travaillez, vous faites partie de ce comité—qu'elle ne le serait pour le comité consultatif de la Commission du blé? La rémunération serait-elle à peu près la même? En d'autres mots, cela serait comme je pense au Manitoba; il y a deux membres du comité consultatif. Les deux seraient au

## [Texte]

plus you would have one member, then, on this committee. You would be electing three, and a third one, if it were for this particular position, would be elected by all the producers in Manitoba. In effect, he would be like a Senator from the Province of Manitoba if you were making that comparison with the American system. That is the thinking that went into . . .

• 1105

**Mr. Farquhar:** That is correct, and in terms of involvement and the extent to which he is going to have to spend time in that particular area, it really depends on how the committee evolves. The bill provides for four meetings a year, but there could be extra meetings as time goes on, and of course the individual is entitled to expenses according to . . .

**Mr. Murta:** And the individual could not hold both positions, the Wheat Board and/or the . . .

**Mr. Farquhar:** I do not think this rules that out, but in principle it would be an additional . . .

**Mr. Murta:** You could have the chairman of a major grain company in the prairie provinces . . . or, for example, you could have the president, who was a farmer, sitting on the advisory board of the Wheat Board and also on this. He could in effect have three hats, if he wanted to.

**Mr. Farquhar:** In theory that is right, and of course many individuals now have many hats in the grain business, as you know. But that is theoretically possible, though in practice it may not be like that.

**Mr. Murta:** I would hope it would not happen. I do not know whether or not there would be a need for an amendment in that area, whether to have that specified. Nevertheless, it may be something to think about.

Just on the last point, can you explain it a bit more? In nine, you talk in terms of the interest of consumers of feed grains outside of the provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta. Are you thinking of the Livestock Feed Board? Obviously from the section, the minister would appoint, I suppose—you certainly would not elect. What areas would you draw from? What was the thinking behind the drafting of that?

**Mr. Kroeger:** The three provinces that I think are the largest users of prairie feed grains are Ontario, Quebec and British Columbia, so a minister might very well choose to find someone in each of those provinces to fill these positions. As drafted, of course, the bill requires reliance upon the minister's own judgment of who would be an appropriate representative of those groups.

In any of the discussion of this particular clause that I participated in, I do not think it was contemplated that one would designate, for example, people who were already on the Livestock Feed Board; it is not excluded, but that is not the sort of thing that has been discussed to date.

## [Traduction]

scrutin, vous auriez en plus un membre, alors, sur ce comité. Vous en éliez trois, et un troisième, s'il s'agissait de ce poste en particulier, serait élu par tous les producteurs du Manitoba. En fait, il serait comme un sénateur de la province du Manitoba, si vous faisiez une comparaison avec le système américain. C'est le raisonnement qui soutend . . .

**M. Farquhar:** C'est exact et pour ce qui est de son engagement et du temps qu'il devra passer dans cette région particulière, cela dépend réellement de ce que fait le comité. Le projet de loi prévoit quatre réunions par année, mais il pourrait y avoir des réunions supplémentaires avec le temps et, bien sûr, la personne a droit à des dépenses conformément à . . .

**M. Murta:** Et la personne en question ne pourrait pas occuper les deux postes, la Commission du blé ou la . . .

**M. Farquhar:** Je ne crois pas que cela soit exclu, mais en principe ce serait une . . .

**M. Murta:** Vous pourriez avoir le président d'une grosse compagnie de céréales dans les provinces des Prairies . . . ou, par exemple, vous pourriez avoir le président, qui est un agriculteur, siégeant au sein de Conseil consultatif de la Commission du blé et en même temps au sein de ce comité. Il pourrait effectivement occuper trois postes, s'il le voulait.

**M. Farquhar:** En théorie, cela est exact, et bien sûr, plusieurs personnes occupent de nombreux postes dans le secteur des grains, comme vous le savez. Cela est théoriquement possible, mais en pratique ce n'est pas nécessairement le cas.

**M. Murta:** J'ose espérer que cela ne se produit pas. Je ne sais pas si oui ou non il devrait y avoir une modification à ce sujet ou si cela devrait être spécifié. Il faudrait cependant étudier la question.

A propos du dernier point, pourriez-vous vous expliquer davantage? Au point neuf, vous parlez de l'intérêt des consommateurs de grains de provenance à l'extérieur des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Faites-vous allusion à la Commission des grains de provenance? Ue toute évidence, en se fiant à l'article, le ministre nomme, je suppose—vous n'éliriez certainement pas. Dans quelles régions choisiriez-vous vos candidats? Quel est le raisonnement qui soutend cet article?

**M. Kroeger:** Les trois provinces qui, je crois, sont les plus gros utilisateurs de grains de provenance des Prairies sont l'Ontario, le Québec, la Colombie-Britannique; le ministre pourrait donc très bien choisir quelqu'un dans chacune de ces provinces pour occuper ces postes. Dans sa version actuelle, bien sûr, le projet de loi laisse au ministre le choix de choisir le représentant approprié pour ces groupes.

Dans toute la discussion sur cette clause particulière à laquelle j'ai participé, je ne crois pas qu'il n'ait jamais été envisagé que l'on puisse désigner, par exemple, une personne qui siège déjà à la Commission des grains de provenance; cela



[Text]

**Mr. Murta:** Then the thinking generally would be that there would be somebody involved, in effect the end-user, from each of those three provinces that would be designated by the minister in consultation with farm organizations or whatever groups he would be talking to within the three provinces. Is this correct?

**Mr. Kroeger:** That is correct. That would be the normal way of going about it, I should think.

**Mr. Murta:** One last question, Mr. Chairman, if I may, and I understand my time is up.

A problem that has been mentioned in the committee before and in our hearings is this question of the Wheat Board, which yesterday you answered, I think to Mr. Reid, to some extent. I would like you to just go over your answer again.

The concern, of course, is the erosion of powers of the board, and they have been before us. Can you give the committee unequivocal assurance that the Wheat Board's powers, as they see them and based on their presentation before the committee, will in effect not be eroded, to use a better word?

**Mr. Kroeger:** I do not think I am competent to give assurances about the future, because certain powers do exist to rearrange duties among agencies. Those powers have existed for many years, and will continue to exist notwithstanding this bill.

That being said, the general intent of the organizations we have been dealing with and the general intent in the drafting of the bill was simply to provide a statutory base for an institution that already existed, to put it on an equal footing with the other agencies. It is being given important new responsibilities, additional to those the present grain transportation coordination has. That is more a question of remedying something of an anomaly that one of the major agencies in the field at present is operating from an order in council, the minister is constrained, there are certain powers he cannot delegate to it because it does not have a statutory base—that type of thing.

• 1110

So in the clauses in the bill the intent is to provide a statutory base for the agency, to give it certain new powers; but insofar as the existing division of labour between the grain commission on the one hand and the wheat board on the other is concerned, there is no intent to touch those.

In my answer to Mr. Reid—perhaps it was Mr. Benjamin—yesterday I did indicate that you have now in, I think, the Canada Grain Act a power under which the Governor in Council can transfer certain functions from one agency to another. That power has been there for years. So I would be in no position to say that a government one day, perhaps on the

[Translation]

n'est pas exclu, mais ce n'est pas le genre de chose qui a été discuté jusqu'à présent.

**M. Murta:** Ainsi, en général, il y aurait une personne intéressée, en fait un utilisateur final, de chacune des trois provinces qui serait désignée par le ministre en collaboration avec les organisations agricoles ou tout autre groupe auquel il fait affaire dans ces trois provinces. Est-ce exact?

**M. Kroeger:** C'est exact. Cela serait la façon normale de procéder, je crois.

**M. Murta:** Une dernière question, monsieur le président, si vous permettez.

Un problème qui a été soulevé devant le comité avant et pendant nos audiences est cette question de la Commission du blé, à laquelle vous avez répondu hier, du moins en partie, question posée je crois par M. Reid. J'aimerais que vous répétiez votre réponse encore une fois.

Le sujet, bien sûr, est celui de l'érosion des pouvoirs de la Commission, commission qui a d'ailleurs comparu ici. Pouvez-vous donner au comité l'assurance non équivoque que les pouvoirs de la Commission du blé, tels que perçus par la commission et conformément à leur exposé devant ce comité, ne seront effectivement pas touchés?

**M. Kroeger:** Je ne crois pas être en mesure de donner des assurances sur l'avenir, étant donné qu'il est toujours possible qu'il y ait des réaménagements dans les fonctions des diverses agences. Ces pouvoirs existent depuis de nombreuses années et continueront d'exister que le projet de loi soit adopté ou non.

Cela dit, l'intention générale des organisations auxquelles nous avons fait affaire et l'intention générale du projet de loi était simplement d'assurer une assise statutaire pour l'institution qui existe déjà, de mettre la Commission sur un pied d'égalité avec les autres organismes. La Commission se voit attribuer d'importantes nouvelles responsabilités, en plus de celles de la coordination du transport des grains qu'elle assume à l'heure actuelle. Il s'agit davantage de remédier à une anomalie qui fait que l'une des principales agences sur le terrain à l'heure actuelle fonctionne à partir d'un décret le ministre est contraint, il y a certains qu'il ne peut déléguer à la Commission parce qu'il n'a pas la base statutaire pour le faire—et ce genre de choses.

Donc l'intention du projet de loi est de donner une assise statutaire à l'agence, de lui donner certains nouveaux pouvoirs; mais pour ce qui est de la division du travail qui existe actuellement entre la Commission des grains, d'une part, et la Commission du blé, d'autre part, rien ne doit changer à ce niveau.

Dans ma réponse à M. Reid, ou peut-être était-ce à M. Benjamin, hier, j'ai souligné que nous avons maintenant dans, je crois, la loi sur les grains du Canada, une disposition qui donne au gouverneur en conseil le pouvoir de transférer certaines fonctions d'une agence à une autre. Ce pouvoir figure dans la loi depuis des années. Je ne puis donc pas affirmer qu'il

[Texte]

advice of the grain transportation committee, would conclude that there was a better division of labour than exists at present.

**The Vice-Chairman:** Thank you very much. I call on Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman . . .

**Mr. Flis:** On a point of order, Mr. Chairman, if I may.

**The Vice-Chairman:** On a point of order, Mr. Flis.

**Mr. Flis:** I did not want to interrupt Mr. Murta because he always has such excellent questions, but are we going through clause by clause? I notice we are jumping around. That is all right with me if we are doing Part I or . . .

**Mr. Murta:** We are doing the parts. We are doing Part I.

**Mr. Flis:** Yes, I noticed you almost covered Clause 3.

**Mr. Murta:** We have maybe gone through Clause 3 to some extent.

**The Vice-Chairman:** I am just carrying out the directives of the chairman, that he was allowing latitude in interpretation of what was part of Clause 2.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, to Mr. Kroeger, my questions are along the same line and prompted somewhat by an exchange of correspondence that took place between our counsel for the standing committee and the general counsel of the Ministry of Transport having to do with car allocation. As it now stands, the question of car allocation crops up in several acts. Perhaps you can give me some clarification with respect to the provisions of at least two acts and the potential of the administrator becoming involved.

In his response to Mr. Thomson the legal counsel said that . . . His question was: Since car allocation powers seem to be enjoyed by several entities, who prevails in the event of a disagreement? It was a question that I raised yesterday, and after reading this I am not sure whether I have a clearer picture. Mr. Lefebvre said in response that the car allocation system is a complex one and except for the small technical provisions Bill C-155 does not deal with it; the technical provision I am referring to is Clause 13.(3) where the administrator is deemed to be an agency of the Government of Canada. I think these are the important relevant points that follow:

This will authorize the issuance of an order of the Governor in Council pursuant to paragraph 97(b) of the Canada Grain Act empowering the GTA to exercise car allocation powers now exercised in fact by the current GTA but which are in law the responsibility of the Minister of Transport.

[Traduction]

n'y aura jamais un gouvernement, un jour, peut-être sur les conseils du Comité sur le transport du grain, qui décidera qu'il y a une meilleure division du travail possible que celle qui existe à l'heure actuelle.

**Le vice-président:** Merci beaucoup. J'inviterais maintenant M. Mazankowski à poser ses questions.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président . . .

**M. Flis:** Rappel au Règlement, monsieur le président, si vous permettez.

**Le vice-président:** Accordé, monsieur flis.

**M. Flis:** Je ne veux pas interrompre M. Murta, parce qu'il a toujours d'excellentes questions, mais allons-nous étudier le projet de loi article par article? Je vois que nous passons d'un article à l'autre, sans ordre. Cela va bien si nous faisons la partie I ou . . .

**M. Murta:** Nous procédons par parties. Nous faisons la partie I.

**M. Flis:** Oui, j'ai remarqué que vous aviez presque couvert l'article 3.

**M. Murta:** Peut-être ai-je un peu empiété sur l'article 3.

**Le vice-président:** Je ne fais que transmettre les directives du président, qui donnait beaucoup de latitude dans l'interprétation de ce qui était l'article 2.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président les questions que je veux poser à M. Kroeger vont dans le même sens et me sont suggérées plus ou moins par un échange de correspondance qui a eu lieu entre notre conseiller pour le Comité permanent et le conseiller général du ministère des transports portant sur l'affectation des wagons. Dans l'état actuel, la question de l'affectation des wagons fait l'objet de plusieurs lois. Peut-être pourriez-vous apporter certains éclaircissements en ce qui a trait aux dispositions d'au moins deux lois et sur la responsabilité possible de l'administrateur.

Dans sa réponse à M. Thomson, le conseiller juridique a dit que . . . Sa question était: Comme le pouvoir d'affectation des wagons semble revenir à plusieurs organismes, qui a le dernier mot en cas de désaccord? C'est une question que j'ai soulevée hier et après avoir lu cela je ne suis pas sûr d'avoir une meilleure idée. M. Lefebvre a dit dans sa réponse que le système d'affectation des wagons est complexe et qu'à l'exception de quelques petites dispositions techniques, le projet de loi C-155 n'en parle pas; la disposition technique à laquelle je fais référence est l'article 13(3) dans lequel l'administrateur est assimilé à un organisme fédéral. Je pense que les points suivants sont particulièrement pertinents:

Cela autorise l'émission d'une ordonnance du gouverneur en conseil en vertu de l'alinéa 97b) de la loi sur les grains du Canada autorisant l'Office du transport du grain à affecter les wagons ce qu'il fait à l'heure actuelle, alors que, selon la loi, cette responsabilité appartient au ministre des transports.



[Text]

My understanding is that the GTA does not have the powers of car allocation. They allocate a division between board and non-board, but the power of car allocation is vested and remains with the Canadian Wheat Board.

**The Vice-Chairman:** Mr. Lefebvre, please.

**Mr. D. Lefebvre:** Presently the car allocation is divided between the Canadian Grain Commission, the Canadian Wheat Board and the GTA—or rather, in law, the Minister of Transport.

• 1115

**Mr. Mazankowski:** Why do you say, the powers now exercised by the current GTA?

**Mr. D. Lefebvre:** There is an order in council that authorizes the Minister of Transport to exercise the powers of allocation provided for in subsection 100.(a) of the Canada Grain Act. These are basically the primary allocations.

**Mr. Mazankowski:** Okay. Who has that responsibility?

**Mr. D. Lefebvre:** That is presently exercised in law by the Minister of Transport, but in fact by the GTA.

**Mr. Mazankowski:** Okay, I see.

**Mr. D. Lefebvre:** This is the primary allocation, sitting down with the railways every week and deciding the block of cars that will be allocated to the Wheat Board, and the block of cars to be allocated to others.

**Mr. Mazankowski:** Total numbers.

**Mr. D. Lefebvre:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** Okay. That is not car allocation, in the sense that I . . .

**Mr. D. Lefebvre:** No.

**Mr. Mazankowski:** Okay.

**Mr. D. Lefebvre:** Then the block shipping system has its authority in subsection 21.(k) of the Canadian Wheat Board Act, and this is really taking the general allocation that has been decided by the GTA and confirmed by the Minister of Transport; under those broad general guidelines, the Wheat Board takes the cars and allocates them in the various shipping blocks.

The third provision that deals with car allocation is Section 71 of the Canada Grain Act; that deals specifically with producer cars. That provision, that responsibility lies with the Canadian Grain Commission.

**Mr. Mazankowski:** Okay, then what about Section 97.(b) which provides for the Governor in Council establishing regulations which the Canadian Wheat Board has recommended that we amend? I would ask you what the effect of their proposed amendment would be. Section 97 under the Canada Grain Act says "The Governor in Council may by order" and then we go to subsection (b):

[Translation]

Selon ce que je comprends, l'Office du transport du grain n'a pas le pouvoir d'affecter les wagons. Il peut faire une division entre ce qui est à la Commission et ce qui n'est pas à la Commission canadienne du blé.

**Le vice-président:** Monsieur Lefebvre, s'il vous plaît.

**M. D. Lefebvre:** À l'heure actuelle, l'affectation des wagons est partagée entre la Commission canadienne du grain, la Commission canadienne du blé et l'Office du transport du grain—ou plutôt, selon la loi, le ministre des transports.

**M. Mazankowski:** Pourquoi, dites-vous, les pouvoirs actuellement exercés par l'Office de transport du grain?

**M. D. Lefebvre:** Il y a une ordonnance qui autorise le ministre des Transports à exercer ses pouvoirs d'affectation prévus au paragraphe 100(a) de la Loi sur les grains du Canada. Il s'agit fondamentalement des affectations primaires.

**M. Mazankowski:** D'accord. Qui détient cette responsabilité?

**M. D. Lefebvre:** À l'heure actuelle, c'est le ministre des Transports, mais en fait ces pouvoirs sont exercés par l'Office.

**M. Mazankowski:** Bien, je vois.

**M. D. Lefebvre:** Il s'agit de l'affectation primaire; on rencontre les compagnies de chemin de fer, chaque semaine, et on décide du nombre de wagons qui seront alloués à la Commission du blé et le nombre de wagons qui seront alloués à d'autres organismes.

**M. Mazankowski:** Le nombre total de wagons.

**M. D. Lefebvre:** Oui.

**M. Mazankowski:** D'accord. Ce n'est pas là l'affectation des wagons, dans le sens où je . . .

**M. D. Lefebvre:** Non.

**M. Mazankowski:** D'accord.

**M. D. Lefebvre:** Alors le système d'affectation par bloc relève du paragraphe 21.k) de la Loi sur la Commission canadienne du blé et cela recouvre vraiment l'affectation générale décidée par l'Office de transport du grain et confirmée par le ministre des Transports: en vertu de ces directives très générales, la Commission du blé prend les wagons et les affecte en fonction de divers blocs d'expédition.

La troisième disposition qui porte sur l'affectation des wagons est l'article 71 de la Loi sur les grains du Canada; cet article protège précisément sur les wagons attribués aux producteurs. Selon cet article, la responsabilité revient à la Commission canadienne des grains.

**M. Mazankowski:** D'accord, alors qu'en est-il de l'article 97.b) qui prévoit l'établissement par le Gouverneur en conseil de règlements que la Commission canadienne du blé recommandait de modifier? Je vous demande quels seraient les effets de ces modifications proposées. L'article 97 de la Loi sur les grains du Canada établit que le «Gouverneur en conseil peut, par décret,» puis nous passons au paragraphe b):

## [Texte]

notwithstanding anything in this Act or the Canadian Wheat Board Act, authorize and direct any Minister of the Crown or any agency of the Government of Canada to exercise the powers in respect of the allocation of available railway cars contained in any provision of this Act, other than paragraph (a) of this section, or the Canadian Wheat Board Act.

What the Wheat Board is asking us to do is to delete the reference to the words "The Canadian Wheat Board Act" so it would, I presume, exempt them from the Governor in Council imposing orders which would remove, which could remove the power of allocation. Is that a correct interpretation?

**Mr. D. Lefebvre:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** Which act . . .

**Mr. D. Lefebvre:** In 1970, when both the Canadian Grain Commission and the Canadian Wheat Board were given certain allocation powers, the Wheat Board was given the powers for the block shipping system under Section 21.(k) and the Canadian Grain Commission was given all the other powers; that is, primary allocation and producer cars.

Now, there was also Section 97.(b) that authorized the Governor in Council to change that allocation and to remove any allocation powers from any agency and give it to any other agency, or to any minister.

Subsequently, the power under Subsection 100.(a), which was originally with the Canadian Grain Commission, was given to the Minister of Transport, and only the producer car allocation was left with the Canadian Grain Commission. It was given to the Minister of Transport in order to be exercised by the GTA.

**Mr. Mazankowski:** Well, then . . .

**An hon. Member:** Do you not remember?

**Mr. Mazankowski:** Yes, I remember, I sure do. I am just trying to get clarification here because there is a specific amendment that is being asked for and I want to . . .

**Mr. D. Lefebvre:** If I may just add that thus far the GTA, the presently existing GTA, not being in law an agency of the Government of Canada—if you read Subsection 97.(b), it says those powers of the Wheat Board and the Canada Grain Commission can be transferred "to any minister or agency". Now, the GTA being neither . . .

**Mr. Mazankowski:** Yes.

• 1120

**Mr. D. Lefebvre:** The powers could not be vested legally in the GTA. Now with the new GTA being an agency, eventually

## [Traduction]

nonobstant toute disposition contraire de la présente loi ou de la Loi sur la Commission canadienne du blé, permettre et ordonner à tout ministre de la Couronne ou à tout organisme du gouvernement du Canada, d'exercer les pouvoirs relatifs à l'affectation des wagons disponibles, conférés par toute disposition de la présente loi, autre que l'alinéa a) du présent article, ou par toute autre disposition de la Loi sur la Commission canadienne du blé.

Ce que la Commission du blé nous demande de faire, c'est de biffer les mots «La Loi sur la Commission canadienne du blé» de façon, je suppose, à l'exempter de tout décret imposable par le Gouverneur en conseil, qui lui enlèverait, qui pourrait lui enlever ces pouvoirs d'affectation. Est-ce là la bonne interprétation?

**M. D. Lefebvre:** Oui.

**M. Mazankowski:** Quelle loi . . .

**M. D. Lefebvre:** En 1970, lorsque la Commission des grains du Canada et la Commission canadienne du blé a été dotée de certains pouvoirs en matière d'affectation, la Commission du blé a reçu le pouvoir d'administrer le système d'expédition par bloc, en vertu de l'article 21.k) et la Commission canadienne des grains s'est vue accorder tous les autres pouvoirs; c'est-à-dire, l'affectation primaire et les wagons destinés aux producteurs.

Maintenant, il y a également l'article 97.b) qui autorise le Gouverneur en conseil à modifier cette affectation et enlever tout pouvoir d'affectation que peut posséder un organisme pour le donner à un autre organisme ou à un ministre quelconque.

Par la suite, les pouvoirs prévus au paragraphes 100.a), qui, à l'origine, revenaient à la Commission canadienne des grains, ont été accordés au ministre des Transports; il ne restait à la Commission canadienne des grains que le pouvoir de l'affectation des wagons aux producteurs. Tout ce pouvoir a été donné au ministre des Transports afin d'être exercé par l'Office du Transports des grains.

**M. Mazankowski:** Eh bien, alors . . .

**Une voix:** Vous en rappelez-vous?

**M. Mazankowski:** Oui, je me souviens, certainement. J'essaie juste d'obtenir des éclaircissements ici, parce qu'il y a un amendement précis que l'on demande d'apporter et que je veux . . .

**M. D. Lefebvre:** Pourrais-je juste ajouter que jusqu'à présent, l'Office du transport du grain, dans sa forme actuelle, n'étant pas légalement un organisme du gouvernement du Canada si vous lisez bien le paragraphe 97.b), qui dit que ces pouvoirs de la Commission du blé et de la Commission canadienne des grains peuvent être transférés «à tout ministre ou agence». Comme l'Office n'est ni . . .

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. D. Lefebvre:** Les pouvoirs ne pouvaient être impartis légalement dans le cadre de l'Administration du transport des



*[Text]*

the Governor in Council rearranging, as Mr. Kroeger said, the tasks for the allocation of cars, would have the authority to vest the GTA with certain powers... producer cars, for instance, or...

**Mr. Mazankowski:** Well, the total allocation.

**Mr. D. Lefebvre:** Yes, the total allocation.

**Mr. Mazankowski:** That clarifies it to some extent, because I think Mr. Kroeger or someone said yesterday that the powers exist today but, really, they will be clearer. The ability to transfer the allocation to another agency will be clearly enshrined in this statute then. Is that right? By making it an agency, the GTA can then become the recipient of those allocation powers.

**Mr. D. Lefebvre:** The power to transfer is already there but, by this bill you add a potential recipient of the power.

**Mr. Mazankowski:** Well, only part of the power. You see, the primary allocation has been there.

**Mr. D. Lefebvre:** Through an order in council that has been with the Minister of Transport...

**Mr. Mazankowski:** Right.

**Mr. D. Lefebvre:** —and now presumably we...

**Mr. Mazankowski:** And really what the GTA does with that primary allocation is, first of all, get a commitment from the railroads as to the numbers of cars that will be available; then they divide that between board and non-board utilization. Period.

**Mr. D. Lefebvre:** No. I understand that they continue with non-board at the present time.

**Mr. Mazankowski:** Oh; that is right! They allocate the non-board entity.

**Mr. D. Lefebvre:** Once they have allocated it, they give the information to the Canadian Wheat Board which works within the block-shipping system.

**Mr. Mazankowski:** But prior to this, it would have been legally impossible for the GTA to have the power of allocation under the block-shipping system?

**Mr. D. Lefebvre:** Other than on behalf of the Minister of Transport, as they do now in part.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I thank you, Mr. Chairman. I appreciate that clarification. I had not realized there were quite so many sections that applied to car allocation. I am a little clearer in my mind.

**The Chairman:** Mr. Neil.

*[Translation]*

grains. Mais, si on en fait une société d'état, le gouverneur en conseil modifiant l'affectation des wagons, comme M. Kroeger l'a dit, aura l'autorité de confier certains pouvoirs à l'Administration du transport des grains, les wagons des producteurs, par exemple, ou...

**M. Mazankowski:** Vous voulez dire toutes les affectations?

**M. D. Lefebvre:** Oui, toutes les affectations.

**M. Mazankowski:** Cela clarifie un peu la question, car M. Kroeger, je crois, ou quelqu'un d'autre a dit hier que les pouvoirs existent actuellement et que, en fait, ils seraient mieux définis. La possibilité de transférer les pouvoirs d'affectation des wagons à un autre organisme sera alors clairement enchassée dans la loi. Est-ce bien vrai? En faisant de l'Administration du transport des grains d'une société d'état, elle pourra recevoir les pouvoirs d'affecter des wagons.

**M. D. Lefebvre:** La possibilité de transférer les pouvoirs existe actuellement, mais ce projet de loi permet à un organisme de les recevoir.

**M. Mazankowski:** Mais seulement une partie des pouvoirs. En effet, l'affectation générale aura été décidée.

**M. D. Lefebvre:** Par un décret du conseil par l'entremise du ministre des Transports...

**M. Mazankowski:** C'est vrai.

**M. D. Lefebvre:** —et je crois nous...

**M. Mazankowski:** Et ce que l'administration du transport des grains fait de cette affectation générale, c'est en réalité, de demander d'abord aux chemins de fer de préciser le nombre de wagons disponibles. Puis ils répartissent ces wagons en deux, ceux qui seront utilisés par la Commission et ceux qui ne seront pas utilisés par la Commission. C'est tout.

**M. D. Lefebvre:** Non. Je crois qu'ils continuent actuellement à affecter les wagons qui ne sont pas utilisés par la Commission.

**M. Mazankowski:** Oh. C'est vrai! Ils s'occupent de l'affectation des wagons qui ne sont pas utilisés par la Commission.

**M. D. Lefebvre:** Après avoir affecté les wagons, ils en informent la Commission qui s'occupe du système «train-bloc».

**M. Mazankowski:** Mais auparavant, il aurait été également impossible à l'Administration du transport des grains de détenir les pouvoirs d'affectation des wagons dans le cadre du système «train-bloc». N'est-ce pas?

**M. D. Lefebvre:** Non, à moins de le faire au nom du ministre des Transports, ce qu'ils font actuellement dans certains cas.

**Le président:** Merci, M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie, Monsieur le Président. J'apprécie ces éclaircissements. Je n'avais pas réalisé qu'il y avait autant de dispositions qui s'appliquaient à l'affectation des wagons. C'est un peu plus clair dans mon esprit.

**Le président:** M. Neil.

## [Texte]

**Mr. Neil:** To follow up on some of the comments and questions of Mr. Murta, re Clause 3.(d)(viii), Part I of the bill, regarding the producer representation . . . this comes under the committee definition under Clause 2. We had representations from one of the witnesses that it should be changed to provide that the producer representation should be four rather than three; that there should be two from Saskatchewan and one from each of the provinces of Manitoba and Alberta. The rationale here is that 50% of the grain produced—wheat, in particular—comes from the Province of Saskatchewan. Is this something you have looked at or considered?

**Mr. Kroeger:** In developing the bill, we simply followed very closely the report which had been developed by the so-called central co-ordinating agency task force. I do not remember the matter of an additional representative from Saskatchewan coming up during any of those discussions. It may have. But in any event, as the minister indicated two days ago, when he was before the committee, I think he would welcome views, suggestions and amendments from the committee as to the composition of the Senior Grain Transportation Committee.

**Mr. Neil:** He will probably receive some. Another thing which concerns me is the way the committee is structured. There is a possibility that the three producer-members could be either directors, board members, officers or officials of one of the grain companies. I am referring specifically to the pools or to UGG. You could have a situation, it seems to me, where really the balance would be lopsided. For example, you could have three pool officials who are the producers, and you would then have input from six different individuals representing the pools on the committee. Was this considered? Was there consideration given to restricting the producers to people other than directors, officials or members of the executive of elevator companies, or organizations that were represented on the SGTA?

• 1125

**Mr. Kroeger:** I think the general mindset was to allow as much flexibility as possible for people in western Canada to determine for themselves, whether by ballot in this case, or by designating representatives in others; to give them as much flexibility as possible to decide who they wanted and what this committee should consist of. Consequently, there are not very many restrictive provisions in the existing draft.

**Mr. Neil:** What bothers me, Mr. Kroeger, is that with the exception of the producer representatives, the other members on that committee have a vested interest. There has to be some balance. If there is a conflict of interest, they are going to be looking after their own particular interest, rather than the interest of the producers or the general transportation policy. I certainly think there should be an amendment brought in. I was just feeling you out to see if the minister or the government intended bringing in an amendment; if not, certainly it is something we will look at.

Getting to Clause 3.(d)(ix), the representatives of the consumers of feed grains outside the provinces of Manitoba,

## [Traduction]

**M. Neil:** Pour continuer au sujet des observations et questions de M. Murta, je me réfère à l'article 3.d)(viii), Partie I du projet de loi, au sujet de la représentation des producteurs . . . on en traite à la définition du Comité à l'article 2. Un des témoins a proposé que le nombre de représentants des producteurs soit fixé à quatre plutôt qu'à trois, c'est-à-dire deux de la Saskatchewan et un de chacune des provinces du Manitoba et de l'Alberta. La raison invoquée est que 50 p. 100 des grains—le blé, en particulier—proviennent de la province de Saskatchewan. Avez-vous étudié cette question, en avez-vous tenu compte?

**M. Kroeger:** Dans l'élaboration du projet de loi, nous avons suivi à la lettre le rapport élaboré par le groupe d'étude de l'organisme central de coordination. Je ne me rappelle pas qu'on ait discuté d'augmenter le nombre de représentants de la Saskatchewan. On en a peut-être parlé mais, de toute façon, comme le ministre l'a mentionné il y a deux jours devant ce comité, il est prêt, je crois, à prendre en considération toute opinion, proposition ou amendement que le comité pourrait proposer au sujet de la composition du Comité supérieur du transport du grain.

**M. Neil:** Il en recevra probablement. Une autre question qui me préoccupe est la façon dont le comité est structuré. Il est possible que les trois membres-producteurs soient des directeurs, des membres de la commission ou des agents de l'une des compagnies de grains. Je fais surtout allusion aux pools ou à la UGG. On pourrait faire face à une situation où l'équilibre serait réellement rompu. Par exemple, on pourrait faire face à une situation où les producteurs seraient trois employés des pools, et il y aurait effectivement six représentants des pools dans le Comité. A-t-on envisagé cela? A-t-on pensé à limiter les représentants des producteurs à des personnes autres que les directeurs, les employés ou les membres du conseil d'administration des silos ou des organismes qui sont déjà représentés au sein du Comité supérieur du transport des grains?

**M. Kroeger:** Je crois que l'idée générale était de laisser le plus de latitude possible aux gens de l'Ouest pour qu'ils déterminent eux-mêmes, soit par un scrutin dans ce cas-ci ou par des nominations dans d'autres cas, leur accorder le plus de latitude possible pour qu'ils choisissent les personnes qu'ils veulent et qu'ils déterminent la composition de ce Comité. Par conséquent, le projet de loi, dans sa version préliminaire, ne contient pas beaucoup de clauses restrictives.

**M. Neil:** Ce qui m'inquiète, monsieur Kroeger, c'est que, à l'exception des représentants des producteurs, les autres membres de ce comité ont des intérêts à protéger. Il faut un équilibre. En cas de conflit d'intérêts, ils vont considérer leurs propres intérêts plutôt que ceux des producteurs ou ceux de la politique générale des transports. Je crois fortement qu'il faudrait apporter un amendement. Je tenais seulement à savoir si le ministre ou le gouvernement avait l'intention d'apporter un amendement, sinon nous considérerons sûrement la question.

En ce qui concerne l'article 3.d)(ix), au sujet des représentants des utilisateurs de grains de provende autres que ceux des



## [Text]

Saskatchewan and Alberta, you indicated that the province of Ontario was one of the largest users of feed grains. My understanding is that the Province of Ontario is self-sufficient in feed grains, and that they only use prairie grains if the price is such that it is below the price of corn. As for the Province of Quebec, I have heard various figures about their degree of self-sufficiency, anywhere from 40% to 50%, but certainly the witnesses in the Province of Quebec indicated that on the average they only consumed about 500,000 tonnes of western grain. So the amount of grain that is being used by central Canada—excluding the Maritimes—is becoming less and less. You have a situation where the major user of feed grains is the Province of Alberta. It seems to me that it would make more sense to have representatives of the consumers of feed grains in western Canada, at least a majority of them, on this committee. Was this ever considered?

**Mr. Kroeger:** I think Mr. Neil makes a valid point. Certainly, western Canada is itself the biggest consumer of its own feed grain production. On the point about Ontario, my understanding is that Ontario in fact does use about a million tonnes of western feed grain; but Mr. Neil is quite right, Ontario is a net exporter. It imports certain feed grains and exports others. So it is in a sense a substantial user of western feed grain.

I think there may have been an assumption, since a great number of western grain farmers are also cattle producers and users of feed grain, that the other representation provided for in the committee might have provided some scope for expression of the views of western feed grain users, and the intent of Clause 9 was more, I think, to provide greater regional representation. That is to say, this is essentially a western committee. It is dealing with essentially western subjects, and all the specified western-element members, or most of them, are from the west. The point came up rather late in the discussion of the bill, that perhaps representation from outside the so-called western division would also be desirable, hence the inclusion of this provision.

• 1130

The other point that might be made is that western users of feed grain are not as likely to be dependent on the railway system. Western feed grains are very commonly trucked, whereas the users outside the western division do tend to get their feed grain by rail.

**Mr. Neil:** I guess I have some time for one final question, and that is regarding, under Clause 2, the item “system participant”, and it reads:

‘system participant’ means any corporation, partnership or organization engaged in the transportation of grain by rail or the shipping or handling of grain for transportation by rail.

## [Translation]

provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, vous avez mentionné que la province d'Ontario est celle qui comptait le plus d'utilisateurs de grains de provende. D'après moi, la province d'Ontario est autosuffisante en grains de provende et ils n'utilisent les grains des Prairies que si le prix est inférieur à celui du maïs. À propos de la province de Québec, j'ai entendu divers chiffres au sujet de leur autosuffisance, quelque chose comme 40 p. 100 ou 50 p. 100, mais ce dont je suis certain c'est que le témoin de la province de Québec a mentionné qu'ils utilisent en moyenne seulement environ 500,000 tonnes de grains de l'Ouest. Ainsi, la quantité de grains utilisés par les provinces du centre, à l'exclusion des Maritimes, est de moins en moins importante. Nous faisons face à une situation où le plus grand utilisateur de grains de provende est la province d'Alberta. Il me semble qu'il serait plus sensé d'avoir des représentants des utilisateurs de grains de provende de l'Ouest, au moins une majorité d'entre eux, au sein de ce Comité. A-t-on envisagé cette possibilité?

**M. Kroeger:** Je crois que l'argument de M. Neil est valable. Il est certain que l'Ouest est lui-même le plus grand utilisateur des grains de provende qu'il produit. Au sujet de l'Ontario, je crois qu'elle utilise de fait environ un million de tonnes de grains de provende de l'Ouest; mais M. Neil a tout à fait raison, l'Ontario exporte plus qu'elle n'importe. Elle importe certains grains de provende et en exporte d'autres. Ainsi, en un sens, elle utilise une quantité appréciable de grains de provende de l'Ouest.

Étant donné qu'un grand nombre d'agriculteurs de l'Ouest sont également des éleveurs de bétail et utilisent des grains de provende, on a peut-être supposé, à mon avis, que les autres représentants au sein du Comité devraient refléter les vues des utilisateurs de grains de provende de l'Ouest; l'article 9 vise je crois une plus grande représentation régionale. Ce qui signifie qu'il s'agit essentiellement d'un comité de l'Ouest. Il traite essentiellement de sujets qui concernent l'Ouest, et tous ses membres, ou la plupart, viennent de l'Ouest. Vers la fin de la discussion sur le projet de loi, on a fait valoir qu'il serait peut-être souhaitable que les régions qui se trouvent en-dehors de ce qu'on appelle la «division de l'Ouest» soient représentées, d'où l'inclusion de cette disposition.

L'autre point que l'on pourrait soulever est que les consommateurs de céréales fourragères de l'Ouest ne sont sans doute pas aussi dépendants du réseau ferroviaire. Les céréales fourragères de l'Ouest sont très souvent transportées par camion, alors que les utilisateurs qui se trouvent en-dehors de la division de l'Ouest ont effectivement tendance à obtenir ces céréales par chemin de fer.

**M. Neil:** Je suppose que nous avons du temps pour une dernière question et elle se rapporte à l'expression «participant», définie à l'article 2 comme suit:

«participant»: société ou corporation, société de personnes ou organisme se livrant au transport ferroviaire du grain, ou à son expédition ou manutention en vue de ce transport.

## [Texte]

That is a pretty sweeping description. It could include a number of organizations who are not listed as members of the SGTA, yet the other provisions in the bill give powers to work out a system of sanctions and awards with respect not only to the railways but to other system participants. I am a little bit concerned with the interpretation section, it is wide enough, that if the SGTA, or the administrator, felt that sanctions and awards should be expanded to people who are not listed on the SGTA there would be a certain amount of unfairness, and could cause a number of problems.

Has consideration been given to an amendment to specify, precisely, who the system participants are?

**Mr. Kroeger:** In my earlier exchange with Mr. Murta about the various categories of representative on the committee—I am referring to Clause 3.(d) . . . the attempt is made there by specifying not just the six big players but also is representative of the medium-sized players and representative of the small players in some sense or other to get—you would not get 100% representation—representation of certainly the great preponderance of the companies engaged in the shipping of grain.

Nevertheless, Mr. Neil raises a valid point, or a possible point of difficulty, which is that a company, which was not directly represented at the table, might somehow find itself affected by this system of performance objectives, and even . . .

**Mr. Neil:** Excuse me, Mr. Kroeger. I was not particularly concerned about a company. This clause is wide enough that the Senior Grain Transportation Committee or the administrator could say, well, you know, the unions at the west coast are system participants, the railway unions are system participants, and therefore we could extend the sanctions and awards to these organizations. Maybe it is a broad interpretation, but this is why I am suggesting that perhaps there should be a more specific interpretation of system participant.

**Mr. Kroeger:** In a general way, and perhaps Mr. Lefebvre will want to comment, the kind of point that Mr. Neil is raising illustrates, I think, rather well why this three-year trial period is called for: to see what kind of system of awards and sanctions might make sense, might be workable, and might be proposed to the government to take real effect. The other point I would make is that under Clause 22 and subsequent clauses, if the government of the day were to arrive at the conclusion that a certain system of awards and sanctions made sense, the regulations implementing that system of awards and sanctions would have to be laid before Parliament.

• 1135

So I think Mr. Neil quite correctly points to some possible difficult situations that could arise. Perhaps the best one can say in response is one would have to rely on good sense and normal prudence of governments and of officials in what kind of system of awards and sanctions to try to bring into effect.

## [Traduction]

C'est là une description assez expéditive. Elle pourrait comprendre un certain nombre d'organismes qui ne sont pas considérés comme membres du C.S.T.G. Pourtant, en vertu d'autres dispositions du projet de loi, il est possible de concevoir un système de sanctions et d'aide non seulement pour les chemins de fer mais pour les autres participants. Je m'inquiète quelque peu de l'interprétation; elle est suffisamment générale pour que, si le C.S.T.G. ou l'administrateur estimait que les sanctions et l'aide devraient être étendues aux personnes qui ne font pas partie du C.S.T.G., il y aurait une certaine injustice et cela pourrait causer un certain nombre de problèmes.

A-t-on songé à apporter une modification visant à préciser quels sont les «participants»?

**M. Kroeger:** Dans les entretiens que j'ai déjà eus avec M. Murta au sujet des diverses catégories de représentants au sein du comité . . . je fais allusion au paragraphe 3d) . . . il y a eu ici un effort en vue de préciser non seulement quels sont les six grands intervenants mais également quel est le représentant des intervenants moyens et quel est le représentant des petits intervenants, pour obtenir, d'une façon ou d'une autre . . . on n'obtiendrait pas une représentation à 100 p. 100 . . . que la grande majorité des sociétés s'occupant de transport de céréales soit représentée.

Quoi qu'il en soit, M. Neil soulève un point intéressant ou un point sur lequel on pourrait accrocher, à savoir qu'une société qui n'a pas été directement représentée à la table pourrait, d'une façon ou d'une autre, se trouver touchée par ce système des objectifs de performance, voire . . .

**M. Neil:** Pardon, monsieur Kroeger. Je ne m'inquiétais pas particulièrement au sujet d'une société. Cette disposition est suffisamment générale pour que le Comité supérieur du transport du grain ou l'administrateur puisse dire: et bien, les syndicats de la côte ouest sont des participants, les syndicats des chemins de fer sont des participants, donc, nous pouvons étendre les sanctions et l'aide à ces organisations. Il s'agit peut-être d'une interprétation très vaste, mais c'est la raison pour laquelle je propose qu'on donne peut-être une interprétation plus précise à l'expression «participant».

**M. Kroeger:** De façon générale, et M. Lefebvre voudra peut-être donner son point de vue, le genre de point qu'a soulevé M. Neil montre assez bien, à mon avis, pourquoi cette période d'essai de trois ans s'impose: pour voir quel genre de système d'aide et de sanctions serait valable, pourrait être appliqué, et pourrait être proposé au gouvernement. L'autre point que j'aimerais faire valoir est qu'en vertu de l'article 22 et des articles subséquents, si le gouvernement parvenait un jour à la conclusion qu'il serait sensé d'adopter un système quelconque d'aide et de sanctions, il y aurait lieu de déposer devant le Parlement les règlements régissant ce système.

Donc, je pense que M. Neil a tout à fait raison d'attirer l'attention sur certaines situations difficiles qui pourraient surgir. Peut-être que la meilleure réponse que l'on pourrait donner est que l'on doit se fier au bon sens et à la prudence normale des gouvernements et des hauts représentants pour ce



[Text]

**Mr. Neil:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you.

Next is Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

I would just like to explore, under "administrator", the members of the committee. Looking at the administrator and then going to members of the committee, I note that the Chief Commissioner of the Canadian Wheat Board is a member of that committee and is in fact . . . correct me if I am wrong—responsible to the Minister of Transport and the Minister of State for the Wheat Board under the Minister of Transport's assistant in the other place; some people refer to that.

**Mr. Kroeger:** At present.

**Mr. McKnight:** At present. Then I go along and the administrator is a member of that committee, and I flip back to Clause 10.(3) and I see that the minister may appoint a representative to attend all or any meetings of the committee as an observer. I wonder how that would affect the function of the administrator, first, who is directly responsible to the Minister of Transport, by having a watchdog from the minister's office attending these committees. I wonder about the necessity of the minister having an observer when he already has in fact two representatives on that committee who report directly to him.

**Mr. Kroeger:** The question of which minister might be responsible for the Canadian Wheat Board of course depends on decisions by the Prime Minister from time to time. Not very many years ago it was the Minister of Justice.

**Mr. McKnight:** We recall that minister. At one time it was the Minister of Industry, Trade and Commerce.

**Mr. Kroeger:** Indeed.

**Mr. McKnight:** Then he became Transport Minister, who became something else, in another incarnation.

**Mr. Kroeger:** The intent of Clause 10.(3) . . . first of all I would observe that the government, aside from the administrators, is not seeking to have, for example, a representative of the Department of Transport as a formal member of the committee; an active participant. The intent was to give the committee as much independence as possible. It is true that the administrator is an official; he is appointed by the Governor in Council; he reports to the Minister of Transport. I think experience with the Grain Transportation Co-ordinator to date has been that notwithstanding that kind of a reporting arrangement, the GTC has a lot of independence; he exercises a great deal of week-to-week judgment without consulting the minister, and certainly not the department, to which he has no reporting relationship in any case.

The intent is that the arrangement would continue. The point of having an ability to appoint an observer to attend

[Translation]

qui est du choix du système d'aide et de sanctions, qu'il convient d'adopter.

**M. Neil:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

La parole est maintenant à M. McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais simplement étudier la question des membres du Comité sous la rubrique «administrateur». Si l'on considère l'administrateur et que l'on regarde ensuite les membres du Comité, on s'aperçoit que le commissaire en chef de la Commission canadienne du blé est membre de ce Comité et, reprenez-moi si j'ai tort, répond au ministre des transports et au ministre d'État responsable de la Commission, lequel relève par ailleurs de l'adjoint du ministre des transports.

**M. Kroeger:** À l'heure actuelle.

**M. McKnight:** À l'heure actuelle. Je poursuis et je m'aperçois que l'administrateur est membre de ce Comité, et je retourne à la clause 10(3) pour constater que le ministre peut désigner un représentant qui peut prendre part à n'importe laquelle des réunions du Comité comme observateur. Je me demande comment le fait d'avoir un chien de garde du cabinet du ministre qui assiste aux réunions de ce Comité, affecterait la fonction de l'administrateur qui relève directement du ministre des transports. Je me demande dans quelle mesure il est nécessaire que le ministre délègue un observateur alors qu'il a en fait deux représentants qui siègent au sein de ce Comité et qui relèvent directement de son autorité.

**M. Kroeger:** La question de savoir quel est le ministre qui pourrait être responsable de la Commission canadienne du blé dépend bien entendu des décisions du premier ministre. Il y a quelques années il s'agissait du ministre de la justice.

**M. McKnight:** Nous nous souvenons de ce ministre. À une époque, il s'agissait du ministre de l'industrie et du commerce.

**M. Kroeger:** C'est bien cela.

**M. McKnight:** Ensuite il est devenu ministre des transports, qui a changé de fonction.

**M. Kroeger:** L'objet de la clause 10(3) . . . tout d'abord j'aimerais faire remarquer que le gouvernement, en dehors des administrateurs, ne cherche pas à avoir, par exemple, un représentant du ministère des transports, comme membre officiel du comité, un participant actif. L'idée était de donner au Comité autant d'autonomie que possible. Il est vrai que l'administrateur est un haut représentant du gouvernement; qu'il est nommé par le gouverneur en conseil et qu'il est comptable devant le ministre des transports. D'après l'expérience du coordonnateur du transport du grain, je pense que jusqu'ici on s'est aperçu que malgré ces rapports hiérarchiques, la C.T.G. a énormément de latitude; le coordonnateur est appelé à faire preuve d'énormément de discernement dans ses décisions de semaine en semaine, sans consulter le ministre, et certainement pas le ministère, à qui il ne doit rendre aucun compte, de toute façon.

L'idée est que ces rapports hiérarchiques persistent. L'idée de pouvoir désigner un observateur qui puisse assister aux

*[Texte]*

meetings would be in part, I hope, to contribute to those meetings, where necessary, where questions of financing arose; matters requiring the approval of the Treasury Board; matters involving government process in Ottawa. The administrator would not necessarily be particularly familiar with those, and the minister's representative would at least be available to the committee as a resource.

Secondly, in a general way it would help to keep, for example, the Surface Administration of the Department of Transport abreast of what was happening without the administrator having to file lengthy reports; abreast of what was happening in areas where there is, if you like, an interface between the responsibilities of the Surface Administration and the responsibilities of the administrator.

• 1140

**Mr. McKnight:** The reason for the question is that I think as I read the bill the government has given considerable power and latitude to the administrator. Some people would dispute that, but I think they have. You have appointed a person—and this would end my questioning on this point. Is it a person represented, or is it different people at different times?—because I find it strange if you are going to seek advice on financing and Treasury Board and you are going to keep the Canadian Surface Transportation Administration up to date as to the comings and goings of the committee. Some people would not have all that expertise in one bundle. Are you looking at—I say “some people” would not have all that expertise in one bundle. Is it feasible to say that there would be a change in the observer from meeting to meeting regarding what could be discussed at that meeting?

**The Chairman:** Before Mr. Kroeger answers, just let me say that in view of Mr. Mulder's reaction it is too bad we cannot record facial expressions.

**Mr. McKnight:** You notice I repeated what I said, too.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** It is not excluded that the minister's representative might change for a variety of reasons—availability of people for a particular meeting. On the other hand, grain transportation is a pretty complicated subject and you could not send in a complete innocent. He would get nothing out of the meeting. It would have to be someone who is knowledgeable; who had a continuing involvement in the subject in one way or another.

On the latter part of Mr. McKnight's question and my former colleague's reaction, I would hope that any official of the Department of Transport of the rank of Mr. Mulder or Mr. Farquhar would have a fair knowledge of the Financial Administration Act, how you deal with the Treasury Board,

*[Traduction]*

réunions serait, je l'espère, d'apporter une contribution à ces réunions lorsque cela s'avère nécessaire, lorsque les questions du financement les questions qui supposent l'approbation du Conseil du Trésor; les questions qui impliquent l'intervention gouvernementale à Ottawa. L'administrateur ne serait pas nécessairement particulièrement familiarisé avec ces questions; donc, le représentant du ministre serait au moins à la disposition du Comité comme personne ressource.

Deuxièmement, cela contribuerait, par exemple, à tenir l'administration canadienne des transports de surface au courant de ce qui se passe sans que l'administrateur ait à produire de longs rapports; il s'agirait de le tenir au courant de ce qui se passe dans les secteurs où il y a, ci vous voulez, recouvrement entre les responsabilités de l'administration et celles de l'administrateur.

**M. McKnight:** Si j'ai posé cette question, c'est parce que j'ai l'impression, en lisant le projet de loi, que le gouvernement a donné considérablement de pouvoirs et de latitude à l'administrateur. Certains ne seraient pas d'accord avec moi là-dessus, mais c'est ce que je pense. Vous avez engagé une personne... je vais terminer là-dessus... entendez-vous par là une seule et même personne ou différentes personnes à différents moments? Je trouve cela étrange. Ne voulez-vous pas être conseillé sur les questions financières et les questions touchant au Conseil du Trésor et ne voulez-vous pas que l'administration des transports de surface soit tenue au fait des activités du comité? Il n'est pas possible de trouver des gens qui réunissent toutes les compétences et les connaissances voulues. Que cherchez-vous... je dis qu'il n'est pas possible que des «gens» réunissent toutes les connaissances et compétences voulues. Ne serait-il pas possible que, de réunion en réunion, le rôle d'observateur soit confié à différentes personnes, selon les questions discutées?

**Le président:** Avant que M. Kroeger ne réponde à la question, permettez-moi de dire que M. Mulder a une expression très éloquente et qu'il est dommage que nous ne puissions noter les expressions du visage.

**M. McKnight:** Vous remarquez que je me suis répété, aussi.

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Il n'est pas exclu que la personne agissant en qualité de représentant du ministre change pour une variété de raisons... dont la possibilité physique d'assister à une réunion donnée. D'un autre côté, la question du transport du grain est passablement compliquée et on ne pourrait demander à une personne ne connaissant rien au dossier de tenir le rôle d'observateur. Cette personne ne serait pas efficace. Ce rôle doit être confié à quelqu'un qui a les connaissances et les compétences voulues et qui a été mêlé aux discussions sur le sujet d'une façon ou d'une autre.

Pour ce qui est de la dernière partie de la question de M. McKnight et de la réaction de mon ex-collègue, j'espère que tout fonctionnaire du ministère des Transports, ayant un niveau équivalent à celui de M. Mulder ou à celui de M. Farquhar, connaîtrait assez bien la Loi sur l'administration



[Text]

what the Privy Council Office is worried about, and possibly what the minister said at a meeting two days before. It is that sort of thing. It would not require a lot of detailed technical expertise, but more knowledge of the government than you might get in someone who was selected to be Grain Transportation Administrator.

**Mr. McKnight:** Okay. You have raised the level of observer, then? I was thinking maybe of people within the grains group, but you are talking about someone directly in contact with the minister on a daily basis.

**Mr. Kroeger:** The transportation section of the grains group forms part of Mr. Farquhar's responsibilities. I do not think one would want to send an official who is too junior.

**Mr. McKnight:** Thank you.

Mr. Chairman, if I have some time, I would like to follow through on . . .

**The Chairman:** You have about three minutes.

**Mr. McKnight:** —some of the questions that have been put by my colleagues regarding the make-up. We have had requests and suggestions from different witnesses and people in the prairie region that the producer members of this board could be expanded not on the lines of geography but along the lines of production endeavours. How would you see the ability of the minister or the ability of anyone to distinguish exclusively between a producer who, let us say, claims to represent the canola industry and a producer who claims to represent the alfalfa industry? Is there a method available to establish that? Is a membership in a group sufficient to establish the criteria, or would you go to that group and ask for nominations, as you have for other members of that committee?

**Mr. Kroeger:** The groups by and large would select their own representatives. I do not think the government would presume to say who should represent the canola crushers, except there is a safeguard in the bill, Clause 4.(1)(b): if they cannot agree amongst themselves and make a nomination, then you can provide for someone in that group to be at the table.

• 1145

**Mr. McKnight:** Mr. Kroeger, I had in mind not members that are already listed in the bill, but members of the canola growers, the alfalfa growers, the oil seed groups, the pulse crop industry, the specialty crop industry.

**Mr. Kroeger:** Mr. Farquhar might comment on that.

[Translation]

financière, la façon de traiter avec le Conseil du Trésor, les préoccupations du Conseil privé et même ce qu'a pu dire le ministre deux jours plus tôt au cours d'une réunion. Enfin, quelqu'un qui aurait ce type de connaissances. L'observateur n'aurait pas besoin d'avoir beaucoup de connaissances techniques, mais bien d'avoir une bonne connaissance des rouages du gouvernement, plus que n'en aurait une personne qui serait choisie pour exercer les fonctions d'administrateur du transport du grain.

**M. McKnight:** D'accord. Vous avez donc relevé les fonctions de l'observateur? Je pensais, pour ma part, à des gens appartenant au groupe du grain, mais je vois que vous pensez à une personne directement en contact avec le ministre sur une base quotidienne.

**M. Kroeger:** La section des transports du groupe du grain constitue une partie des responsabilités de M. Farquhar. Je ne crois pas qu'on voudrait confier les fonctions d'observateur à un fonctionnaire n'ayant pas beaucoup d'expérience.

**M. McKnight:** Merci.

Monsieur le président, s'il nous reste un peu de temps, j'aimerais poursuivre . . .

**Le président:** Vous avez trois minutes.

**M. McKnight:** . . . mes collègues ont posé un certain nombre de questions concernant le choix des représentants. Différents témoins et représentants de la région des Prairies nous ont demandé et proposé que les producteurs soient mieux représentés au sein de cet organisme et que les représentants soient choisis non en fonction de critères géographiques mais en fonction de leur secteur d'activités. Comment le ministre, ou n'importe qui d'autre, pourrait-il distinguer un producteur qui prétendrait, par exemple, représenter l'industrie du canola et un producteur qui prétendrait, lui, représenter l'industrie de la luzerne? Peut-on prévoir une méthode qui permettrait de faire ce genre de distinction? L'appartenance à un groupe peut-elle servir de critère? Ne faudrait-il pas plutôt demander aux différents groupes de nommer des représentants comme cela se fait pour d'autres membres du comité?

**M. Kroeger:** Les groupes, en grande majorité, choisiraient eux-mêmes leurs représentants. Je ne crois pas que le gouvernement prendrait la liberté de dire qui devrait représenter l'industrie du canola. Néanmoins, le projet de loi prévoit une mesure de protection. Il s'agit de l'article 4(1)b qui prévoit, si le groupe ne peut en arriver à un consensus relativement à la nomination d'un représentant, que le gouvernement peut alors nommer quelqu'un pour représenter ce groupe.

**M. McKnight:** Monsieur Kroeger, je ne voulais pas dire les membres dont le nom figure déjà dans le projet de loi, mais les membres des associations de producteurs de canola, de luzerne, d'oléagineux, de l'industrie des légumineuses et des cultures spécialisées.

**M. Kroeger:** Monsieur Farquhar désire-t-il faire des observations à ce sujet?

*[Texte]*

**Mr. Farquhar:** I was just going to indicate that if we are talking about the individual producer-representatives, presumably they would be permit holders.

**Mr. McKnight:** Those are the three producers we see listed in this bill now.

**Mr. Farquhar:** Yes, that is right.

**Mr. McKnight:** I am talking about the requests we have had from individuals and groups that their groups exclusively have a representative in conjunction with the other producer-representatives.

**Mr. Farquhar:** There was a lot of discussion with respect to the size of the committee, and to make a judgment as to which organization should have its own representation, a crusher, a maltster, or whatever, would lead to a massive group. As I mentioned, I think there are 16 processing organizations that have been identified and you would always get into the debate as to which one has a claim on its own for its own individual membership. It was concluded, I think in some of the task forces at least, that you simply could not expand it that large; so you would have to get them to select one. Perhaps as an organization they could make judgments as to whether they could have a rotating membership from year to year, something of that sort, say between the canola crushers and the maltsters—that sort of thing.

**Mr. McKnight:** A final question, Mr. Chairman.

You mentioned a producer, a Canadian permit-book holder. I presume that would be a suffix-A producer in the Canadian permit.

**Mr. Farquhar:** That I do not know.

**Mr. Kroeger:** I think you had better explain.

**Mr. McKnight:** Suffix A is someone who actually physically farms the land, rather than a landlord.

**Mr. Farquhar:** Actual producer.

**Mr. McKnight:** An actual producer: suffix A. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman. There are a couple of areas I would like to pursue.

First of all, to follow up on some of the previous questions by Mr. Mazankowski with respect to producer cars, Section 97 of the Canada Grain Act gives the Governor in Council powers over the allocation of cars. Section 97.(c) says that any allocation of railway cars must be guided by the principle that the producer should have the right to select the elevator of his choice or to load directly. What is your understanding of that against the original Sinaluta trial back in 1902? I do not have that judgment in front of me, but would this section preclude the right the producers had to load cars themselves, which was the result of that trial? What are your comments on that?

*[Traduction]*

**M. Farquhar:** Je voulais souligner que si vous parlez des représentants individuels des producteurs, on peut supposer qu'ils seront titulaires de permis.

**M. McKnight:** Ce sont les trois groupes de producteurs mentionnés dans le projet de loi actuel.

**M. Farquhar:** Oui, c'est bien ça.

**M. McKnight:** Je parle des demandes que nous ont formulées des personnes et des groupes qui veulent avoir leur propre représentant, en sus de représentants d'autres producteurs.

**M. Farquhar:** On a beaucoup discuté de la taille du Comité, qui risquerait de constituer ainsi un groupe énorme si l'on décidait quelle association, de trituration, de fabrication du malt ou autres, devait avoir sa propre délégation. Comme je l'ai dit, je crois que 16 organismes de conditionnement ont été identifiés, et l'on aurait des discussions interminables pour décider lequel aurait droit à sa propre délégation. Il a été conclu, du moins dans certains groupes de travail, que l'on ne pouvait tout simplement pas ouvrir le Comité à tous et qu'il fallait les convaincre de choisir quelqu'un. Peut-être peuvent-ils, en tant qu'organisme, décider d'établir un mécanisme de remplacement des membres, par alternance, d'une année à l'autre, des représentants des usines de trituration du canola et de celles de la fabrication du malt.

**M. McKnight:** Une dernière question, monsieur le président.

Vous avez parlé d'un producteur titulaire d'un permis du Canada. Je suppose qu'il est classé dans la catégorie A.

**M. Farquhar:** Je n'en sais rien.

**M. Kroeger:** J'aimerais avoir des explications.

**M. McKnight:** Le producteur de la catégorie A est celui qui travaille la terre, par opposition à celui qui en est propriétaire.

**M. Farquhar:** C'est le véritable producteur.

**M. McKnight:** Donc, le véritable producteur relève de la catégorie A. Je vous remercie.

**Le président:** Je vous remercie, monsieur McKnight.

Monsieur Mayer, la parole est à vous.

**M. Mayer:** Je vous remercie, monsieur le président. J'aimerais avoir des précisions sur certaines questions.

Premièrement, pour poursuivre certaines des questions que M. Mazankowski a posées concernant les wagons des producteurs, l'article 97 de la Loi sur les grains du Canada donne autorité au gouverneur général en matière d'affectation des wagons. Selon l'alinéa c) de l'article 97, l'affectation des wagons doit respecter le principe selon lequel le producteur devrait pouvoir choisir le silo de son choix ou décider d'effectuer directement le chargement. Comment interprétez-vous cette disposition, compte tenu du premier jugement rendu en la matière, celui de Sinaluta, en 1902? Je n'ai pas le jugement sous la main, mais je me demande si cet article enlève au producteur le droit de charger lui-même le wagon, droit que lui a accordé ce jugement. J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet.



[Text]

**Mr. D. Lefebvre:** The Canada Grain Act, which is a statute subsequent to that trial, specifically states in Section 71 that the grain commission can allow producer cars to producers in the quantities that it deems appropriate and that such cars shall be supplied on a first-come, first-served basis. So that is really for producer cars—Section 71, as opposed to Section 97.(c), would prevail.

**Mr. Mayer:** But as I understand it, right now the grain commission is responsible for that allocation, up to a maximum of 5% in the case of coarse grains, and I believe it is 7% for rapeseed, and percentage can be changed by order in council. But supposing I were a producer and applied for a car but did not get it because my car would make it above the 5%, and I proceeded to take that to court. What would happen? It is a rather basic question in many ways, but would I have any kind of a court case as a result of the judgment in 1902?

**Mr. Lefebvre:** I think you would not, because as determined by regulation, as you mentioned, the commission has the right to determine the overall quantity of cars . . . out of 17,000 that are allocated, how many thousands are allocated to producer cars—and then at that point it is provided on a first-come, first-served basis. That is my understanding.

• 1150

**Mr. Mayer:** What you are saying is that the cars given to the Canada Grain Commission supersede the judgment that was rendered in 1902.

**Mr. D. Lefebvre:** Yes.

**Mr. Mayer:** To your knowledge, has that ever been tried in court, or is that something that is so obvious it would not even get that far?

**Mr. D. Lefebvre:** I do not know of any court cases.

**Mr. Mayer:** That is something that interests me. I will have to pursue it further.

Another area in the bill is that the definition of "Commission" means the Canadian Transport Commission. We all know that the western section of the CTC has been in existence, I guess, for some four years now, or a little better, and in my understanding it has performed very well. Could the departmental officials give the committee some idea as to how, as a result of this bill, they see the western division having any more or less autonomy from the CTC here in Hull?

**Mr. Kroeger:** I cannot think of a provision of the bill that would alter that. The establishment of the western division, I believe, was essentially an administrative arrangement, and it will presumably evolve according to events and the wishes of the minister. I do not think there is anything in this bill that adds or subtracts, potentially, to or from the powers of the western division.

**Mr. Mayer:** You mention events and wishes of the minister. It is my understanding that legally the CTC in Saskatoon can only do things that are referred to it by the office here in

[Translation]

**M. D. Lefebvre:** La loi sur les grains du Canada, adoptée après ce procès, énonce spécifiquement, à l'article 71, que la Commission des grains peut fournir aux producteurs le nombre de wagons des producteurs qu'elle juge approprié, en fonction du principe «premier arrivé, premier servi». Je crois donc que l'article 71, sur les wagons des producteurs, aurait préséance sur l'alinéa c) de l'article 97.

**M. Mayer:** Cependant, je crois comprendre qu'à l'heure actuelle, la Commission des grains a le mandat de s'occuper de l'affectation des wagons des producteurs jusqu'à concurrence de 5 p. 100 dans le cas des céréales secondaires et, selon moi, de 7 p. 100 quant au colza. Ce pourcentage peut être modifié par décret. Toutefois, qu'arriverait-il si, par exemple, j'étais un producteur à qui l'on refusait d'affecter un wagon parce que le chargement dépasse la limite de 5 p. 100, et que je portais plainte en cour? À plusieurs égards, cette question est fondamentale. Cependant, serais-je en droit de le faire, compte tenu du jugement prononcé en 1902?

**M. Lefebvre:** Je ne le crois pas, puisque, selon le règlement, et vous l'avez mentionné, la commission est autorisée à déterminer la quantité totale de wagons, à décider combien de milliers de wagons, parmi les 17,000 wagons répartis, seront considérés comme des wagons de producteurs, wagons qui, encore là, sont alloués selon le principe «premier arrivé, premier servi». C'est ce que je pense.

**M. Mayer:** Vous voulez dire que le jugement rendu en 1902 devient caduc parce que la Commission canadienne des grains dispose de wagons?

**M. D. Lefebvre:** Oui.

**M. Mayer:** Selon vous, a-t-on déjà contesté cela en cour ou la chose est-elle tellement évidente qu'on n'irait jamais jusque-là?

**M. D. Lefebvre:** Je n'ai jamais entendu parler qu'on l'ai fait.

**M. Mayer:** C'est intéressant. Je crois que je vais poursuivre l'affaire.

La définition de «commission», à savoir la Commission canadienne des transports, est un autre point du projet de loi. Nous savons tous que la division de l'Ouest de la CTC existe depuis à peu près quatre ans, et je crois comprendre qu'elle fait un très bon travail. Est-ce que les cadres du ministère pourraient dire au Comité si, par suite de ce projet de loi, la division de l'ouest jouerait d'une autonomie plus vaste ou plus réduite eu égard au bureau de la CTC à Hull?

**M. Kroeger:** Je ne vois aucune disposition du projet de loi susceptible de modifier sa situation. La création de la division de l'ouest était, selon moi, essentiellement une mesure administrative et l'on peut supposer que son rôle évoluera en fonction des événements et des désirs du ministre. A mon avis, rien dans le projet de loi n'est susceptible d'augmenter ou de diminuer les attributions de la division de l'ouest.

**M. Mayer:** Vous parlez d'événements et de désirs du ministre. Je crois savoir qu'un point de vue légal, le bureau de la commission installé à Saskatoon peut uniquement s'occuper

[*Texte*]

Ottawa, or in Hull. Would you see the CTC as defined in the bill being given any more or less autonomy to pursue things, without first having permission from the CTC here, that are exclusively in the western region?

**Mr. Kroeger:** Not that I can think of offhand. The principal responsibilities of the CTC in this bill, of course, relate to railway costing. It is true there are certain other questions of determining what is a grain-dependent line and that type of thing; but the major role assigned to the CTC in this legislation has to do with the annual establishment of the rate scale, based on movements in railway costs over the preceding year. It has to do with the four-year top-to-bottom costing reviews. Those activities—I could imagine that some of them might require data that were more readily available in Ottawa than in Saskatoon, simply because of the annual railway submissions to the CTC concerning their capital programs, their expenditures, their costs, and this type of thing. But there would be certain functions provided for in this bill that might well be assigned to the western division of the CTC, and that is certainly not excluded.

**Mr. Mayer:** Would you see, for instance, the minister, to use your words—I think you said “the wishes of the minister”. Would you see the minister, for instance, instructing the CTC here in Hull to give more autonomy to the western division in pursuing things that are in the west exclusively?

**Mr. Kroeger:** I think that is quite possible. Obviously I cannot speak for the present or future ministers on what decisions they might arrive at. One example of an area where there seems to me to be some potential relates to Clause 45 of the bill, where a shipper can negotiate a discount rate with a railway. Somebody can file an objection. The CTC has to consider that objection and take account of Section 23 of the National Transportation Act; the public-interest section of the National Transportation Act. I would have thought the public interest and the implications of those discounts might most easily be considered, in many cases, on the ground in western Canada.

• 1155

**Mr. Mayer:** The reason I asked the question is similar to the exchange we had yesterday concerning the offices of administrator. Was there any thought to moving the offices of the administrator outside of Winnipeg, to areas more closely associated with the areas of influence that the administrator is going to be involved in? I think the same holds for the CTC. I think it is important, in light of what I would consider some very good people in Saskatoon and the very good record they have had, that they be given as much autonomy as possible. I think it is good for the CTC to be spread around. I think it is good for the various regulations that are going to come from this bill that they be administered as close to the area they affect as possible.

[*Traduction*]

des questions que lui envoie le bureau d'Ottawa ou de Hull. Selon vous, le projet de loi contient-il des dispositions accordant ou réduisant davantage l'autonomie du service en ce qui a trait aux activités qui portent exclusivement sur la région de l'ouest et pour lesquelles elle n'aurait pas à demander d'autorisation préalable au bureau d'Ottawa de la CTC?

**M. Kroeger:** Je ne peux vous le dire comme ça. Il est évident que, dans le projet de loi, les principales attributions de la CTC ont trait aux tarifs ferroviaires. Il est vrai qu'elle doit aussi s'occuper d'autres questions portant sur la définition d'une ligne ferroviaire assujettie au transport des céréales et d'autres éléments de même nature. Cependant, son rôle principal, dans ce projet de loi, concerne l'établissement annuel d'une échelle tarifaire, en fonction des fluctuations des frais du transport ferroviaire, de même que les révisions de la tarification, à tous les niveaux, sur des périodes de quatre années. Je pense que l'on peut avoir besoin, pour certaines de ces activités, de données qui sont plus facilement disponibles à Ottawa qu'à Saskatoon, simplement parce que, tous les ans, les sociétés ferroviaires présentent à la CTC des mémoires concernant leurs programmes d'immobilisations en capital, leurs dépenses, leurs coûts et d'autres éléments du même genre. Cependant, le projet de loi permettrait de confier certaines fonctions à la division de l'ouest de la CTC, et nous n'excluons certainement pas cette possibilité.

**M. Mayer:** Vous avez parlé des «désirs du ministre». Est-ce que, par exemple, le ministre pourrait donner au bureau de Hull de la CTC l'ordre d'accorder plus d'autonomie à la division de l'ouest relativement aux questions qui concernent exclusivement cette région?

**M. Kroeger:** C'est tout à fait possible. De toute évidence, je ne peux prendre sur moi de dire quelles décisions le ministre actuel ou futur pourrait adopter. L'article 45 du projet de loi autorisant un expéditeur à négocier un tarif réduit avec une société ferroviaire est un exemple de cette possibilité. Dans ce contexte, quelqu'un pourrait présenter une objection, que la CTC devrait analyser, à la lumière de l'article 23 de la Loi nationale sur les transports, qui porte sur l'intérêt public. À mon avis, dans nombre de cas, il serait tout à fait souhaitable que l'intérêt public et les répercussions de réductions tarifaires soient analysés dans l'Ouest canadien même.

**M. Mayer:** Si j'ai posé cette question, c'est pour une raison similaire à celle pour laquelle nous avons eu hier un échange concernant les bureaux de l'administrateur. A-t-on envisagé d'installer les bureaux de l'administrateur à l'extérieur de Winnipeg, dans des régions se trouvant plus à proximité des aires d'influence avec lesquelles l'administrateur aura à traiter? Je crois que la même chose s'applique pour la CCT. Je crois qu'il serait important, étant donné les gens très responsables qu'il y a à Saskatoon et leur excellent dossier, qu'on donne à ces personnes le plus d'autonomie possible. Je crois qu'il est bon que la CCT ait de nombreuses ramifications. Je crois qu'il est souhaitable que les différents règlements qui seront adoptés



[Text]

Let me ask you this. Are you aware of any kind of correspondence or instructions that have gone on, either between yourself or the minister, instructing the CTC to let the western division look at things that the CTC here in Hull does not want, and go at it the other way?

**Mr. Kroeger:** I do not think there has been any correspondence or directive undertaken to date, in part because it is important not to prejudice the final form of this bill. What we are dealing with is a bill rather than an act of Parliament. It remains to be seen what the eventual shape of the act will be, but at that point I would have thought the CTC and the minister would both need to address how, in fact, they are going to discharge those responsibilities. The present minister coming from western Canada, I assume he would be fairly sensitive to the sort of points Mr. Mayer is making.

**Mr. Mayer:** Just to conclude and to leave an impression, if I can, with the deputy, I think anything that can be done in terms of the additional regulations that are going to come from this bill—if and when it is eventually advanced—I think it is important that any of the administration that goes on be as close and as central to the region as possible. On that basis, and also on the basis of the excellent work that the CTC in Saskatoon has done, I think it is important that you give them more work relative to the region, and that you give them autonomy to pursue things that are obviously in that geographic area of the country.

I also understand that by law they have to act as an agency, or as a sub of the head office here in Winnipeg, but it is also my understanding that if the minister were to write a letter to the CTC here in Hull, instructing them to give some additional autonomy to the office in Saskatoon, that would in fact be done. I would encourage that as much of that as possible be done.

**An hon. Member:** Hear, hear!

**Mr. Mayer:** I think, at least I would hope, that the deputy and his officials would subscribe to that kind of an attitude.

**Mr. Kroeger:** The point is taken.

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman. You see how popular I am; I did not even take up my full 10 minutes.

**The Chairman:** No, you took up 12. Thank you, Mr. Mayer.

Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Kroeger, I would like to ask you a couple of questions with respect to Clause 17.(1).(d) and Clause 17.(1).(e). Does Clause 17.(1).(d) in effect remove producer cars from the control of the Canadian Grain Commission, to the administrator?

**Mr. Kroeger:** No. No, that is not the intention at all. Clause 17.(1).(a) talks about studies. Clause 17.(1).(b) talks about

[Translation]

en vertu du bill soient administrés par des gens se trouvant le plus près possible de la région concernée.

Permettez-moi de vous poser une question. Est-ce que vous ou le Ministre avez communiqué par voie de lettre ou autrement avec la CCT pour l'enjoindre de laisser la division de l'Ouest s'occuper de certaines questions dont le bureau de la CCT ici, à Hull, ne souhaite pas s'occuper et de laisser la division trancher les choses à sa manière?

**M. Kroeger:** À ma connaissance, aucune lettre n'a été envoyée ni aucune directive émise jusqu'à maintenant, pour la bonne raison, entre autres, qu'il importe de ne pas préjuger de la teneur définitive du bill. Il s'agit ici d'un bill, et non d'une loi du Parlement. Reste à savoir quelle sera la teneur exacte de la Loi. À ce stade-ci, j'aurais cru nécessaire que la CCT et le Ministre déterminent comment, dans les faits, ils vont s'acquitter de leurs responsabilités. Le Ministre actuel vient de l'Ouest du Canada. Je présume donc qu'il est assez réceptif au type de points soulevés par M. Mayer.

**M. Mayer:** Pour conclure et pour, si je peux, laisser une certaine impression au député, je tiens à préciser, en ce qui a trait aux règlements qu'on pourra adopter une fois le bill adopté—si jamais il est adopté—qu'il importe, à mon avis, que l'organe chargé d'appliquer les règlements soit le plus près possible de la région concernée et le plus central possible. Ceci dit, et compte tenu en outre de l'excellent travail accompli par la CCT à Saskatoon, je crois qu'il importe qu'une plus grande part du travail concernant cette région soit confiée à ce bureau et que ce dernier puisse fonctionner de façon plus autonome pour toutes les questions à caractère nettement régional.

Je crois comprendre aussi que ce bureau doit, aux termes de la Loi, agir en qualité d'organe du bureau principal, qui se trouve à Winnipeg. Je crois comprendre aussi, cependant, que si le Ministre écrivait une lettre à la CCT, ici, à Hull, pour demander qu'une plus grande autonomie soit laissée au bureau de Saskatoon, il en serait fait ainsi. Je serais en faveur d'une évolution dans ce sens le plus possible.

**Un honorable membre:** Bravo, bravo.

**M. Mayer:** Je crois, ou du moins j'espère, que le député et ses représentants appuieraient ce genre d'attitude.

**M. Kroeger:** Le message est passé.

**M. Mayer:** Merci beaucoup, monsieur le président. Vous voyez à quel point je suis populaire; je n'ai même pas épuisé les dix minutes qu'on m'avait allouées.

**Le président:** Non, vous en avez pris douze. Merci, monsieur Mayer.

Mr. Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur Kroeger, j'aimerais vous poser une couple de questions concernant l'article 17(1), les alinéas d) et e). En vertu de l'alinéa d), les véhicules des producteurs échappent-ils au contrôle de la Commission canadienne du grain pour être soumis à celui de l'administrateur?

**M. Kroeger:** Non. Tel n'est pas du tout l'objet de cet article. L'alinéa a) concerne les études. L'alinéa b) concerne les

[*Texte*]

the recommendations, Clause 17.(1).(c) about advice and co-operation, about implementation, and so forth. Then one becomes rather more specific about certain subjects that should be the object of study, research, possible advice. This is merely flagging that this is one subject that ought to be examined.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** What subject is being examined in Clause 17.(1).(e)?

**Mr. Kroeger:** The question of the degree of regulation that is required on the car allocation system; how detailed does it really have to be?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** You said yesterday, I believe in response to a question from Madam Côté, that you did not really see any requirement for these clauses to be there, and you would not feel too badly if they were eliminated.

• 1200

**Mr. Kroeger:** Some of the groups with which we consulted attached importance to one or other of these clauses and, consistent with the general way in which the bill is drawn, it was agreed to include the clauses. I think our view is that they are not critical. Most of these things would happen whether they were specified or not.

**The Chairman:** Mr. Reid, I am sorry, I missed the clause numbers.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Clause 17.(1).(d) and Clause 17.(1).(e).

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** So the administrator and the commission, then, would have the power to do these studies, if they so chose, whether they were dropped from the legislation or not?

**Mr. Kroeger:** Sure. It could be done under Clause 17.1.(a), (b) or (c).

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** In other words, these are specific directives to do things, as opposed to a general permissive directive that they may do things.

**Mr. Kroeger:** They are subjects which certain groups in western Canada thought it especially important to have a look at.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Reid; that was brief.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I will just follow along my line of questioning on the last round.

Mr. Kroeger, do you believe that the Canadian Wheat Board is right in wishing exclusion under the provisions of Section 97.(b) of the Canada Grain Act, which, under this Bill C-155, could witness the removal of car allocation as prescribed under Section 21.(k) of the Canadian Wheat Board Act?

[*Traduction*]

recommandations et l'alinéa c) traite de conseils et de collaboration en matière de mise en oeuvre, et ainsi de suite. Il s'agit d'amener les gens à être plus précis concernant les sujets qui devraient faire l'objet d'études, de recherches et de conseils. Il s'agit tout simplement de signaler un sujet qui mériterait d'être examiné.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Sur quoi porte l'alinéa e)?

**Mr. Kroeger:** Il s'agit de la mesure dans laquelle on devrait réglementer le système de répartition des voitures. Dans quelle mesure doit-on adopter des règlements précis?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Vous avez dit hier, en réponse je crois à une question de madame Côté, que vous ne jugiez pas ces articles vraiment nécessaires et que vous ne seriez pas trop fâché de les voir éliminés.

**Mr. Kroeger:** Certains des groupes avec lesquels nous avons eu des consultations attachent de l'importance à l'un ou l'autre de ces clauses et, pour rester dans l'esprit du projet de loi, nous avons décidé d'inclure ces clauses. Je crois qu'à notre avis, ils ne sont pas essentiels. La plupart de ces dispositions, qu'elles soient inscrites ou non dans la loi, se réaliseraient.

**Le président:** Monsieur Reid, excusez-moi, les numéros des clauses m'ont échappé.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Clause 17, paragraphe (1), alinéas d) et e).

**Le président:** Merci.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Ainsi, l'administrateur et la Commission auraient le pouvoir de faire ces études s'ils le désirent, qu'on supprime ou non ces clauses?

**Mr. Kroeger:** Absolument. Cela peut être fait en vertu de la clause 17, paragraphe 1, alinéas a), b) et c).

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** En d'autres mots, il s'agit là de directives précises par opposition à une directive générale facultative qui permettrait que certaines choses puissent se faire.

**Mr. Kroeger:** Certains groupes de l'Ouest du Canada croyaient qu'il était extrêmement important de traiter ces sujets.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Reid; ce fut bref.

Monsieur Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Monsieur le président, je poursuivrai dans la voie que j'ai empruntée précédemment.

Monsieur Kroeger, croyez-vous que la Commission canadienne du blé a raison de vouloir cette exclusion, en vertu des dispositions de l'alinéa 97 b) de la Loi sur les grains du Canada, ce qui, sous le régime de ce projet de loi C-155, pourrait voir l'annulation de l'affectation des wagons prescrite



[Text]

**Mr. Kroeger:** I do not know whether I can express a judgment as to whether or not they are right. In an exchange with Mr. McKnight yesterday, I did convey my impression that the Canadian Wheat Board probably had been more nervous at the time of the establishment of the grain transportation co-ordinator than any of the other entities in the west. Perhaps it felt somewhat threatened by it; and, although reassured by their general experience over the past four years, they apparently continue to be concerned about what might happen in the future. For me to express a judgment as to whether they are right about that I think would be to presume on what the Governor in Council might decide to do.

**Mr. Mazankowski:** But by leaving it in as you now have, it really sets the stage or opens up the prospect for that car-allocation power under the block shipping system to be removed. Or it certainly makes it easier.

If, as I think is implicit in your answer, you say that it is not the intention to degrade or reduce the powers of the Canadian Wheat Board, then why do you leave the opening there, or the prospect, or the potential of that happening?

**Mr. Kroeger:** Most members of the committee, at one time or another . . .

**Mr. Mazankowski:** What committee?

**Mr. Kroeger:** Excuse me. This committee.

**Mr. Mazankowski:** Oh; there are so many committees, we have to make sure we know what committee you are talking about.

**The Chairman:** When he says "the" committee, we automatically understand he means this committee.

**Mr. Kroeger:** Most members of this committee at one time or another have expressed the view, which I believe is shared by the government, that this is a major change—this bill. The passage of this bill would represent a major change affecting western Canada. It is not possible for anyone to state with much certainty how events are going to evolve if this bill passes. But a number of constraints which have existed in the whole western grain transportation and shipping system for decades will not be there in the future. There will be a different regime in place. Therefore there is going to be an evolution. It is inevitable that there is going to be an evolution in the western grain transportation system. If one cannot be fully confident of exactly what that evolution might be, what course it might take, then it makes some sense not to build blockages into it; in other words, not to constrain that evolution.

• 1205

And if it were necessary, if one were to exclude, for example, the possibility of transferring the block shipping system to the GTA by this bill, that would be making a judgment that eight or ten or something years from now the Senior Grain

[Translation]

à l'alinéa 21 k) de la Loi sur la Commission canadienne du blé?

**M. Kroeger:** Je ne sais pas si je devrais juger si elle a tort ou raison. Dans la conversation que j'ai eue avec M. McKnight hier, j'ai bien exprimé mon impression que la Commission canadienne du blé s'était probablement montrée plus inquiète au moment de l'établissement du coordinateur du transport du grain que n'importe lequel des groupes de l'Ouest. Elle ressentait peut-être cela comme une menace; et, bien que l'expérience de ces quatre dernières années l'ait rassurée, elle continue apparemment à s'inquiéter de ce qui pourrait se passer dans l'avenir. Je crois que si j'exprimais mon opinion sur le fait de savoir si elle a raison dans ce domaine, ce serait présumer de ce que le gouverneur en conseil pourrait décider.

**M. Mazankowski:** Mais, si vous laissez les choses telles quelles, vous vous exposez vraiment à ce que le pouvoir d'affectation des wagons, en vertu du système de zonage des expéditions, soit retiré. Ou, vous rendez cela certainement plus facile à faire.

Si, selon ce qui est implicite dans votre réponse, vous dites que personne n'a l'intention d'amoindrir ou de diminuer les pouvoirs de la Commission canadienne du blé, pourquoi laissez-vous donc la porte ouverte, ou la possibilité que cela puisse se produire?

**M. Kroeger:** La plupart des membres du Comité, à un moment ou à un autre . . .

**M. Mazankowski:** Quel comité?

**M. Kroeger:** Excusez-moi. Ce Comité-ci.

**M. Mazankowski:** Oh! il y a tant de comités, nous devons savoir de quel comité vous parlez.

**Le président:** Quand il dit «le» Comité, on comprend automatiquement qu'il s'agit du présent Comité.

**M. Kroeger:** La plupart des membres de ce Comité, à un moment ou à un autre, ont exprimé l'opinion, partagée je crois par le gouvernement, que ce projet de loi constitue un changement d'importance. L'adoption de ce projet de loi représente un changement considérable qui va se ressentir dans l'Ouest du Canada. Personne ne peut affirmer avec certitude ce qui va se passer si ce projet de loi est adopté. Mais un certain nombre de contraintes, qui existent depuis des dizaines d'années dans tout le système de transport et d'expédition du grain de l'Ouest, vont disparaître. Un régime différent aura été mis sur pied. Il y aura donc une évolution. Il est inévitable qu'il y ait une évolution du système de transport du grain de l'Ouest. Si l'on ne peut prévoir exactement quelle sera cette évolution, le cours qu'elle suivra, il serait judicieux de ne pas lui imposer de contraintes, autrement dit, ne pas empêcher le cours de cette évolution.

Et s'il était nécessaire de le faire, s'il fallait, par exemple, exclure la possibilité de transférer le système de transport en bloc à l'Office de transport du grain par le biais de ce projet de loi, cela équivaldrait à dire que, d'ici quelques huit à dix ans,

*[Texte]*

Transportation Committee and the broad spectrum of sentiment in western Canada would never arrive at a conclusion that some arrangement other than what we have at present makes sense; and by building a permissive arrangement into the bill, one then does not constrain the kind of evolution that is likely to take place in the transportation system.

**Mr. Mazankowski:** I think your answer would merely heighten the fears of the Canadian Wheat Board, Mr. Kroeger, with respect; and I find your answer very interesting.

I think yesterday you alluded to the very significance and the importance of the Canadian Wheat Board, that it is really a fundamental cornerstone to the social and economic fabric of western agriculture. I would suspect that if at any time any change with respect to the Canadian Wheat Board powers were considered, because of its focus, because of its central importance, it would certainly be something that would be more properly brought about in the form of a legislative change rather than a change in regulations. I think really that you may be somewhat presumptuous in terms of how you see a new grain-handling and transportation system evolving when it comes to impairing or threatening the ability of the Canadian Wheat Board to discharge its function.

**Mr. Kroeger:** It is certainly a matter of judgment whether a change in responsibilities for the handling of car allocation should be a power of the Governor in Council or whether it should be a matter for parliamentary decision; and obviously that is not a judgment I am competent to make.

**Mr. Mazankowski:** You are a westerner and you know how important it is. Would you not feel more comfortable if you were a producer who witnessed the evolution of the Canadian Wheat Board—the reliance that producers have upon the safeguards that are provided by the Wheat Board and the kind of close attachment that producers have? It is almost as important as the statutory freight rate; perhaps more important. Would you not think that it would be more advisable, particularly at this time, in terms of allaying fears, to say, well, yes, if there is going to have to be an evolution, then that should come about through a change in legislation rather than simply with a stroke of the pen?

**Mr. Kroeger:** My own impression is that the Canadian Wheat Board is indeed a very highly regarded organization in western Canada. The car-allocation portion of the Wheat Board's functions—I am less clear in my own mind about that; and finally, there is not unanimity in western Canada about all of the Wheat Board's powers at present. It is probably accurate to say that sentiment in western Canada about various or any particular power of the Wheat Board that it exercises today is not identical—you do not have the same pattern as you had 10 years ago. Hence there could be a further evolution of views in the west about the powers of the Wheat Board; but it is in the end a matter of judgment as to whether decisions about the Wheat Board's powers in this particular respect should be a matter for Parliament or for the

*[Traduction]*

le Comité supérieur du transport du grain et la grande majorité des intéressés dans l'Ouest du Canada ne parviendront jamais à s'entendre sur la possibilité d'en arriver à un arrangement quelconque qui soit plus acceptable que celui que nous avons actuellement; et si on assouplit les dispositions de la loi, il n'y aura aucun arrangement qui pourrait se produire dans le système des transports.

**M. Mazankowski:** Je pense que votre réponse n'aura d'autre effet que de renforcer les craintes de la Commission canadienne du blé, monsieur Kroeger, avec tout le respect qui vous est dû; mais je trouve votre réponse très intéressante.

Je pense que vous avez fait allusion, hier, à la signification même et à l'importance de la Commission canadienne du blé en soulignant qu'elle constitue la pierre angulaire de l'édifice social et économique de l'agriculture de l'Ouest. Je présume que si on envisageait, à un moment donné, d'apporter quelque modification aux pouvoirs de la Commission canadienne du blé que, compte tenu de son prestige, de son importance capitale, qu'on le ferait probablement sous forme de loi plutôt que d'un changement des règlements. Je crois réellement que vous présumez un peu trop dans la façon dont vous envisagez l'évolution d'un nouveau système de manipulation et de transport du grain, dans la mesure où cela pourrait nuire à la capacité de la Commission canadienne du blé de s'acquitter de ses fonctions ou y faire obstacle.

**M. Kroeger:** C'est certainement une question d'opinion, si le pouvoir de transférer la responsabilité en matière d'affectation des wagons devrait être confié au Gouverneur en conseil ou si un tel transfert devrait reposer sur une décision parlementaire. Il est clair que ce n'est pas à moi d'en juger.

**M. Mazankowski:** Vous demeurez dans l'Ouest et vous savez combien c'est important. Si vous étiez un producteur, témoin de l'évolution de la Commission canadienne du blé, ne vous sentiriez-vous pas plus confiant d'être assuré de la protection que représente cette commission et par les liens étroits qu'il y a entre elle et les producteurs? Ces considérations sont presque aussi importantes que les tarifs de marchandises réglementaires, peut-être même plus importantes. Ne pensez-vous pas qu'il serait préférable, pour dissiper les craintes, particulièrement à l'heure actuelle, de dire, oui, s'il doit y avoir un changement, il sera apporté par le biais d'un amendement de la loi plutôt que par un simple trait de plume?

**M. Kroeger:** Personnellement, j'estime que la Commission canadienne du blé est un organisme qui jouit d'un grand respect dans l'Ouest du Canada. Je ne suis pas très au courant de la position de la Commission en ce qui a trait à l'affectation des wagons. Et en fin de compte, l'opinion n'est par unanime, dans l'Ouest du Canada sur la question des pouvoirs actuels de la Commission. Je ne me trompe probablement pas en disant que l'opinion que l'Ouest a des divers pouvoirs, ou de quelque pouvoir particulier, que la Commission exerce à l'heure actuel n'est pas uniforme—vous ne pouvez pas penser de la même façon que vous le faisiez il y a dix ans. Le point de vue de l'Ouest par rapport aux pouvoirs de la Commission peut donc encore changer; mais en fin de compte, c'est une question d'opinion, à savoir si les décisions en matière des pouvoirs de la Commission devraient incomber au Parlement ou au Gouver-



[Text]

Governor in Council, and that is not something I am competent to comment on.

**Mr. Mazankowski:** Okay, I will leave it at that, Mr. Kroeger. I then move on to another question . . .

**The Chairman:** You have a minute left.

• 1210

**Mr. Mazankowski:** —that ties into this whole evolutionary process that you envision, and that has to do with, again, a reply that was received from your general counsel with respect to the role of the Senior Grain Transportation Committee. It states in the letter that with reference to Clause 12.(b), describing the other duties and functions that might be assigned to the committee by the Governor in Council . . . I find this response rather interesting, because it ties in, in part, with the answer that you just gave me. It says:

The basic purpose of this clause is to allow the Senior Grain Transportation Committee over time to change from an advisory body to a body with some decision-making and policy-making authority. This evolutionary concept was proposed by the central co-ordinating agency.

There again we had a charge in Regina that the Senior Grain Transportation Committee could be the body or the instrument that undermined the integrity of the Canadian Wheat Board. If that is what is in store, I suspect that perhaps that statement was made with some foundation.

Is that what you have in mind for the Senior Grain Transportation Committee, to evolve from an advisory body to a decision-making and policy-making authority?

**Mr. Kroeger:** There was a lot of discussion about how the Senior Grain Transportation Committee should function.

Speaking from memory, I believe Dr. Gilson in his report assigned to the committee, as he recommended it, an executive decision-making responsibility. During subsequent discussions—whether it was in the Central Co-ordinating Agency Task Force or the legislative task force I cannot recall now—there were second thoughts about that. Difficulties were identified in making a system of that kind work in the sense of to whom such an executive body would be accountable. It is true that its members are appointed by the Minister of Transport; but, having been appointed, they then are not accountable to him.

Three of the members would be elected; the others would be designated by their organizations. They could take some quite far-reaching decisions, and again, whom would western producers hold to account for those decisions? That is the kind of problem that slowed people down, gave them second thoughts; and they said that perhaps we had better make this an advisory body. Hence the provision in the bill.

Nevertheless, consistent with the general desire to have as much of the decision-making vested in western Canada and western organizations as possible, it was also requested that we

[Translation]

neur en conseil, et comme je l'ai déjà mentionné, je ne suis pas habilité à me prononcer là-dessus.

**M. Mazankowski:** C'est bien, nous en resterons là, monsieur Koeger. Je vais alors passer à une autre question . . .

**Le président:** Il vous reste une minute.

**M. Mazankowski:** . . . qui est liée à tout ce processus évolutif que vous envisagez, et aussi à la réponse que nous avons reçue de votre conseiller, quant au rôle du Comité supérieur du transport du grain. Il déclare dans sa lettre que, pour ce qui est de l'alinéa 12b), décrivant les autres fonctions que le gouverneur en conseil peut attribuer au Comité . . . (Je trouve cette réponse assez intéressante, car elle est liée en partie à la réponse que vous venez de me donner). Voici le texte:

L'objet fondamental de cette disposition est de permettre avec le temps au Comité supérieur du transport du grain de modifier son rôle d'organisme consultatif pour devenir un organisme ayant quelque pouvoir de décision et d'orientation. C'est l'organisme de coordination central qui a mis de l'avant ce concept évolutif.

A Regina, on a allégué que le Comité supérieur du transport du grain pourrait être l'organisme ou l'instrument qui minerait l'intégrité de la Commission canadienne du blé. Je suis porté à penser qu'il n'y a pas de fumée sans feu et que, peut-être, cette rumeur n'est pas sans fondement.

Est-ce cela que vous avez à l'esprit à propos du Comité supérieur du transport du grain: une évolution du Comité consultatif en un Comité ayant le pouvoir de prendre des décisions et d'établir des politiques?

**M. Kroeger:** On a beaucoup discuté de la façon dont le Comité supérieur du transport du grain devrait fonctionner.

Si je me souviens bien, je crois que M. Gilson, dans son rapport, recommandait que le Comité se voit attribuer des responsabilités décisionnelles. Au cours de discussions subséquentes, je ne me souviens pas si c'étaient des discussions de l'organisme de coordination central ou du groupe d'étude chargé de la législation, on a exprimé des réserves à ce sujet. Eriger en système ce genre de travail comporte des difficultés: à qui cet organisme exécutif devrait-il rendre compte? Il est vrai que ses membres sont nommés par le ministre des transports, mais une fois qu'ils sont nommés, ils ne relèvent plus de lui.

Trois des membres seraient élus; les autres seraient désignés par les organisations participantes. Ils seraient en mesure de prendre des décisions d'une grande portée et, ici encore, qui les producteurs de l'Ouest tiendraient-ils responsable de ces décisions? C'est le genre de problème qui a freiné les gens et les a fait réfléchir. Et ils se sont dits: Peut-être vaut-il mieux en faire un organisme consultatif. D'où la disposition du projet de loi.

Néanmoins, conformément au désir général que le plus grand nombre possible de décisions soient prises dans l'Ouest canadien et par les organisations de l'Ouest, on a également

*[Texte]*

include in the bill a provision that would make it possible, in the light of experience, for that committee to do more than have an advisory function. Whether that will come about, whether a Minister of Transport will one day find that kind of an arrangement workable and desirable, is going to depend on experience.

But the inclusion of that permissive clause is a kind of vestige of Gilson's original recommendation in June of 1982.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, there are a lot of subtleties in this bill that we are exploring, and I hope you realize that.

**The Chairman:** You will notice how much latitude I am allowing in the questions, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Murta, who I guess will be our final questioner before lunch.

**Mr. Murta:** Mr. Chairman, I was just going to make the suggestion that possibly we break for lunch and I could lead off the questioning when we came back at 2.00 p.m., but if you want to . . .

**An hon. Member:** Agreed.

**Mr. Murta:** Would this be agreeable?

**The Chairman:** Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you.

The committee is adjourned until 2.00 o'clock this afternoon.

*[Traduction]*

demandé d'inclure dans le projet de loi une disposition selon laquelle, à la lumière de l'expérience, il serait possible pour ce Comité de ne pas se contenter d'une fonction consultative. Est-ce que cela va se produire? Est-ce qu'un jour, un ministre des transports va décider qu'un tel arrangement est souhaitable et réalisable? Cela dépend de l'expérience.

Mais l'inclusion de cette disposition facultative, c'est, en somme, un vestige de la recommandation originale de Gilson, en juin 1982.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il y a dans ce projet de loi une foule de subtilités que nous sommes en train d'explorer, et j'espère que vous vous en rendez compte.

**Le président:** Vous noterez, monsieur Mazankowski, toute la latitude que je vous accorde dans les questions.

**M. Mazankowski:** Merci.

**Le président:** Monsieur Murta, qui, je crois, sera le dernier à poser des questions avant le déjeuner?

**M. Murta:** Monsieur le président, j'allais justement proposer que nous levions la séance pour aller déjeuner; je pourrais poser mes questions à notre retour à 14 heures, mais si vous voulez . . .

**Une voix:** Adopté.

**M. Murta:** Cela vous convient-il?

**Le président:** Adopté.

**Des voix:** Adopté.

**Le président:** Je vous remercie.

La séance est levée jusqu'à 14 heures.

## AFTERNOON SITTING

• 1408

**The Chairman:** Order, please.

We are resuming consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

Mr. Murta has the floor.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to ask the witnesses, in connection with the committee, which we were discussing earlier today, and with the 21 positions, I guess, we were talking about. It is my feeling—I do not know whether or not the minister could be convinced and/or whether in effect this committee can be convinced, but I think we have heard some pretty strong arguments in favour of having the truckers or a representative of the truckers included on that Senior Grains Transportation Committee. I can go into rhyme and verse as to why I think they should be, but I think we all know basically what kind of evolution we are going to see and that is: we are going to see more trucking done on the Prairies regardless of what kind of system we come out with.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention des céréales de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence.

Monsieur Murta, vous avez la parole.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais interroger les témoins au sujet du comité dont nous discussions antérieurement aujourd'hui et des 21 positions, je crois, dont nous parlions. D'après moi . . . je ne sais pas si, oui ou non, le ministre pourrait être convaincu ou si ce Comité peut effectivement être convaincu, mais je crois que nous avons entendu des arguments très valables en faveur de la participation des camionneurs ou d'un représentant des camionneurs au sein du Comité supérieur du transport des céréales. Je pourrais vous énumérer mille et une raisons pour lesquelles je crois qu'ils devraient faire partie du comité, mais je crois que nous savons tous essentiellement comment les choses évolueront, c'est-à-dire que nous constaterons que, de plus en plus, les



[Text]

**The Chairman:** In rhyme and verse, please, Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Rhyme and verse. What did I say?

**The Chairman:** When you said you could, I thought we might as well have it that way.

• 1410

**Mr. Murta:** My question is to Mr. Kroeger. The truckers have certainly asked for it, so we may at some point in time . . . Frankly, from a personal point of view, I see the off-line concept as maybe not being a bad experiment to try at some point in time. It goes back to Judge Hall, and it certainly alleviates a lot of problems in terms of some of the communities in western Canada. But there is going to be more and more a necessity for the truckers to have more input because they are going to haul more grain. Could I have a comment on the thinking as to when we are discussing amendments whether or not an amendment pertaining to truckers would be entertained . . . we will put it that way—by the minister and his officials?

**Mr. Kroeger:** The answer to the last question, Mr. Chairman, is yes, if I may interpret the minister's comments two days ago. I think this is an area where no one has really fixed views and if the committee's judgment was that more producers should be added, that truckers should be added, my understanding is the minister would be quite receptive to those kinds of suggestions.

The problem one always runs into is how big is too big. Yesterday I think Mr. Mayer and I had some discussion about the possibility of having the trade unions represented. There is merit in that sort of suggestion. I could imagine that the committee might go either way. It might increase the membership of the committee by adding truckers and perhaps some other interest groups. It might move in the reverse direction and say that to bring the committee down to a more manageable size and perhaps permit the addition of some producer-representatives, not only would truckers not be represented but, for example, the Great Lakes carriers would not be represented, on the logic that the ocean-shipping carriers are not represented, the ports are not represented. One could move in either direction on that question, and I think we would welcome some guidance on it.

That being said, there is no doubt that there is a clear interplay between trucking and rail. Practically all grain is trucked now; the question is how far should it be trucked? So there is certainly a lot of logic in Mr. Murta's suggestion to add representation from the truckers.

**Mr. Murta:** Of course, as you say, the problem is the size of the committee. I think if members of this committee were polled individually we would all think a 19-member committee

[Translation]

céréales seront transportées par camion dans les Prairies, quel que soit le genre de système que nous adoptons.

**Le président:** Allez-y, les milles et une raisons, s'il vous plaît, monsieur Murta.

**M. Murta:** Mille et une. Qu'ai-je dit?

**Le président:** Puisque vous avez dit que vous pourriez donner mille et une raisons aussi bien procéder de cette manière.

**M. Murta:** Ma question s'adresse à Monsieur Kroeger. Les camionneurs l'ont demandé, cela ne fait aucun doute, et par conséquent, nous pourrions peut-être, éventuellement . . . Franchement, à mon avis, il ne serait peut-être pas mauvais, un jour, de mettre ce concept à l'essai. Cela remonte à l'époque du juge Hall et cela réduirait sans doute bon nombre des problèmes de certaines collectivités de l'Ouest. Mais, il sera de plus en plus important que les camionneurs puissent avoir voix au chapitre parce qu'ils vont transporter de plus en plus de céréales. Pouvez-vous me dire, en ce qui concerne les modifications à apporter au projet de loi, plus précisément en ce qui a trait aux modifications qui pourraient y être apportées relativement aux camionneurs, bref, pouvez-vous me dire ce que le Ministre et les responsables concernés en pensent?

**M. Kroeger:** Monsieur le président, je pense que le Ministre est favorable à l'inclusion des camionneurs, si je puis me permettre d'interpréter les remarques qu'il a faites il y a deux jours. Je pense que personne n'a encore un point de vue bien arrêté sur ce sujet et si le Comité juge qu'il y a lieu d'avoir plus de producteurs et de camionneurs, je pense que le Ministre accueillerait favorablement des suggestions en ce sens.

Le problème c'est de savoir quant un comité devient trop gros. Hier, Monsieur Mayer et moi-même avons discuté de la possibilité d'inclure des représentants syndicaux. C'est une suggestion valable. Je pense que la décision du Comité pourrait aller dans un sens ou dans l'autre. Il pourrait décider d'élargir le Comité en y incluant des représentants des camionneurs et peut-être aussi d'autres groupes d'intérêts. Il pourrait au contraire réduire le nombre de membres du Comité, tout en augmentant le nombre de représentants des producteurs. Non seulement les camionneurs en seraient-ils exclus mais encore les navires marchands des Grands Lacs, étant donné que si les transporteurs maritimes n'y sont pas représentés, les ports ne devraient par l'être non plus. Par conséquent, l'un ou l'autre choix est possible et nous serions très reconnaissants si quelqu'un pouvait nous aider là dessus.

Ceci dit, il ne fait aucun doute que le camionnage et le transport par chemin de fer influent l'un sur l'autre. À l'heure actuelle la quasi totalité du transport des céréales se fait par camion. La question est donc de savoir jusqu'où doit-on transporter les céréales par camion. Par conséquent, Monsieur Murta fait une suggestion tout à fait valable lorsqu'il dit souhaiter que les camionneurs soient représentés sur le Comité.

**M. Murta:** Bien entendu, comme vous dites, le problème réside dans le nombre de membres que le Comité devra compter. Je pense que si l'on demandait à chacun des membres

[Texte]

is pretty big and unwieldy, just because we all understand the workings of a committee. I certainly feel that way myself. So I suppose there has to be a cut-off point, some point at which you cannot enlarge the committee.

Having said that, I will go back. Let us talk about the restructuring of that particular committee, because it is coming up in the next clause. Have you taken a look at any options as to a restructured committee? I think one figure was thrown out, a 13-member committee or something in that neighbourhood, in which you could have almost, as I say, an ex officio group, a pool of people who might be the shippers or the truckers and would be an appendage to the main committee whereby they draw on their resources from time to time if we got into a situation or if the Senior Grain Transportation Committee got into a situation in which they wanted to draw on resources. Have you given any thought to that?

**Mr. Kroeger:** Well, only since the hearings of the standing committee got underway and some concern about this came to be expressed. The general mindset throughout this rather extended process, and going back to Gilson, if you like, has been that when a view was expressed by the various organizations in western Canada, and that view could reasonably be accepted, whenever possible it was accepted. Therefore, we had Dr. Gilson's recommendation and then we had the report of the central co-ordinating agency task force. That group, predominantly groups from western Canada, had arrived at a certain view. We did not really make an effort to second-guess that. Our feeling was, if that is what the people in the west want, then that is the way it should be.

• 1415

In my exchange with Mr. Reid yesterday, it emerged that perhaps the source of the advice to the government on that was a little biased, in the sense that, necessarily, the government was dealing with organizations, and organizations felt they should be represented. The committee, just in its discussions, has provided some occasion for a useful second thought.

We have not systematically tried to redraw the composition of the committee. Once again, I think the minister would like to have this committee's advice on whether it should be redrawn, and if so, how.

**The Chairman:** Can I put in a supplementary there, Mr. Murta? I do not know if Mr. Kroeger will want to answer, and maybe you would like to comment.

It seems to me that we keep talking about additional representation on this committee, which in my personal view is already too large. The question I want to ask is whether the government feels, for instance, that since it is an advisory committee—if all three Pools have to be represented on it—if they could not choose one representative among them, and if various producer-groups could not choose one representative among them, so that each interest group would be represented by one member on the committee instead of by several

[Traduction]

du présent Comité de se prononcer sur cette question, nous serions tous d'accord pour dire, parce que nous pouvons parler d'expérience, qu'un comité de 19 membres est gros et difficile à faire fonctionner. Du moins, c'est mon avis. Je suppose donc qu'il faut, à un certain moment, savoir s'arrêter, c'est-à-dire décider d'un nombre maximum de membres.

Passons maintenant à la réorganisation de ce Comité, parce que le prochain article en parle. Avez-vous déjà étudié la possibilité de réorganiser le Comité? On a parlé d'un comité de 13 membres, ou d'environ 13 membres, auquel se rattacherait un groupe de personnes, nommée d'office, pour représenter les compagnies de navigation ou les camionneurs et qui constituerait, en quelque sorte, un prolongement du comité principal. Nous pourrions le consulter au besoin, le Comité supérieur du transport du grain pourrait le consulter s'il se trouvait dans une situation où il aurait besoin de s'appuyer sur ces ressources. Avez-vous examiné cette possibilité?

**M. Kroeger:** Seulement depuis le début des audiences du comité permanent. Certaines inquiétudes ont été exprimées à ce chapitre. En général, depuis qu'on en parle, lorsque les différents organismes de l'Ouest expriment un point de vue, dans la mesure où ce point de vue est le moins acceptable, on essaie dans toute la mesure du possible d'en tenir compte. Par conséquent, nous avons étudié la recommandation de Monsieur Gilson et le rapport du groupe de travail de l'agence centrale de coordination. Ce groupe—composé principalement de groupes de l'Ouest du Canada—est arrivé à une certaine conclusion, que nous ne nous sommes pas vraiment efforcés d'examiner après coup. Nous nous sommes dit que, si telle était la volonté des gens de l'Ouest, c'était ce qu'il fallait faire.

Il est ressorti de l'entretien que j'ai eu hier avec Monsieur Reid que les recommandations faites au gouvernement étaient peut-être teintées d'un certain parti pris, en ce sens que le gouvernement traitait forcément avec des organisations et que les organisations estimaient qu'elles devaient être représentées. Les séances du comité ont permis de discuter de la question et de la reconsidérer à nouveau, ce qui a été utile.

Nous n'avons pas essayé systématiquement de reprendre la composition du comité. Je crois qu'encore une fois le Ministre aimerait savoir si le comité croit qu'il faudrait modifier sa composition et, dans l'affirmative, dans quel sens.

**Le président:** Puis-je poser une autre question, Monsieur Murta? Je ne sais pas si Monsieur Kroeger voudra répondre; peut-être aimeriez-vous faire un commentaire.

Il me semble que nous ne faisons que parler d'accroître le nombre de représentants qui devraient faire partie de ce comité, qui à mon avis, en compte déjà trop. Ce que j'aimerais savoir c'est si le gouvernement croit, par exemple, que, puisqu'il s'agit d'un comité consultatif—et si les trois pools doivent être représentés—il ne serait pas possible de choisir un représentant pour les trois groupes; et s'il ne pourrait pas en être de même pour les différents groupes de producteurs, de sorte que chaque groupe d'intérêts serait représenté par un



[Text]

members. The committee could then be more broadly representative, but be brought down to something of a manageable and workable size.

If you recall the House of Commons Committee on Procedure and Organization was very strong on reducing the size of our standing committees because they were too big at 20. I have some misgivings about a committee that large. I wonder if Mr. Kroeger would like to comment on that.

**Mr. Kroeger:** All I can give, I think, is a couple of personal thoughts on that, Mr. Chairman. Against the background of my earlier comment that the minister is receptive to a range of suggestions, one of the attractions of the original proposal about the composition of the committee was that the four co-ops—that is, the three Pools and the UGG—are not only grain companies but have a fairly extensively articulated structure, involving delegates and subdistricts and so forth, which gives them a valid claim to represent producers. It occurs to me, listening to your comment, Mr. Chairman, that if the committee's conclusion were that more direct representation of producers would be desirable, then perhaps some reduction in the representation by the co-ops could be considered.

**The Chairman:** I will get to you in just a minute, Mr. Murta, if you will permit me to make one further comment.

We heard a fair amount of evidence in our travels that the Pools, in fact, do not always represent the views of the producers. That is one of the reasons why I asked that question. I am not going to comment further on it; I am just saying that we heard that evidence. What would be wrong, in each of the producing provinces, with having an advisory, to allow the various interest groups to set up an advisory group which would instruct one delegate from each who would sit on this advisory board?

**Mr. Kroeger:** Just so I am clear on your proposition, Mr. Chairman, does that mean that the advisory board would be very small, in the sense that there would only be one representative from producers and grain companies in each province—in other words, only three?

**The Chairman:** The main committee, the committee named in this bill, would have only one representative representing the co-ops.

• 1420

There would be one representative representing the various types of producers, one representing the trucking industry in the four provinces, for instance. The various interests groups would have one representative. There is nothing in the bill that would preclude those groups in the various provinces from establishing a committee of their own from which they could

[Translation]

membre et non par plusieurs. Le comité serait ainsi plus représentatif tout en étant réduit à des dimensions qui le rendraient plus facile à diriger.

Vous vous rappellerez que le comité de la procédure et de l'organisation de la Chambre des communes était fortement en faveur de la réduction du nombre des membres de nos comités permanents, parce que le nombre de vingt personnes était trop élevé. Je nourris des doutes au sujet de l'efficacité d'un comité aussi important. Je me demande si Monsieur Kroeger n'aimerait pas faire un commentaire à cet égard.

**M. Kroeger:** Je crois que tout ce que je peux faire, Monsieur le président, c'est vous dire un peu ce que j'en pense personnellement. Compte tenu de ce que j'ai déjà dit, soit que le Ministre est prêt à considérer différentes recommandations, je poursuivrai en disant que l'un des aspects intéressants de la proposition initiale, au sujet de la composition du comité, était que les quatre coopératives—à savoir les trois pools et la UGG—ne sont pas uniquement des compagnies céréalières mais qu'elles ont une structure assez bien articulée, avec délégués, sous-districts, etc., si bien qu'elles peuvent dire, à juste titre, qu'elles représentent les producteurs. En écoutant vos commentaires, Monsieur le président, je me suis dit que, si le comité arrivait à la conclusion qu'il serait préférable que les producteurs soient représentés plus directement, il serait peut-être alors possible d'envisager la réduction du nombre de représentants des coopératives.

**Le président:** Je reviens à vous dans une petite minute, Monsieur Murta, si vous voulez bien me permettre un autre commentaire.

Dans les différentes régions où nous nous sommes déplacés, nous avons entendu plusieurs témoignages selon lesquels le point de vue des pools ne reflétait pas toujours celui des producteurs. C'est notamment pour cela que j'ai posé cette question. Je ne vais pas m'étendre davantage là-dessus; je dis simplement que nous avons eu des témoignages en ce sens. Pourquoi cela ne conviendrait-il pas d'avoir, dans chacune des provinces productrices, un comité consultatif représentant les différents groupes d'intérêts, c'est-à-dire d'avoir un délégué par groupe?

**M. Kroeger:** Je veux simplement m'assurer que je comprends bien le sens de votre proposition, Monsieur le président: Voulez-vous dire que le conseil consultatif serait très petit, puisqu'il ne comprendrait qu'un représentant des producteurs et des compagnies céréalières dans chaque province—autrement dit, qu'il ne se composerait que de trois personnes?

**Le président:** Dans le comité principal, celui qui est mentionné dans ce projet de loi, il n'y aurait qu'un seul représentant des coopératives.

Par exemple, il y aurait un représentant des différents groupes de producteurs et un représentant de l'industrie du camionnage dans les quatre provinces. Les différents groupes d'intérêts auraient un représentant. Le projet de loi ne contient aucune disposition qui empêcherait ces groupes, dans les différentes provinces, de créer leur propre comité qui élirait ou

[Texte]

elect, or select, the delegate to the advisory committee, or nominate one or several from whom the member of the main committee would be chosen. If we continue to add to it—and it is already unwieldy, as far as I am concerned—all you are going to have is a mock Parliament, without procedure and agenda.

**Mr. Kroeger:** Without any time for reflection on what I think is an innovative suggestion, the one thought that comes to my mind is one would need to be careful not to submerge too many of the somewhat diverse interests that exist in western Canada. For example, the United Grain Growers are in favour of variable rates, and by implication in favour of increased trucking. The pools I think feel great concern about that area. So if you had only one representative of the Province of Saskatchewan on the Senior Grain Transportation Committee, that representative might be in a difficult situation in trying to represent both views.

The other thought that comes to mind is that one needs to keep an eye on this responsibility to develop a system of performance objectives and, possibly, awards and sanctions. Again, it would be important to have a fairly broad representation, a fairly wide number of players at the table, when performance objectives are under discussion—certainly when awards and sanctions are under discussion—to make sure that nothing is overlooked and that everybody had his say before any decisions were arrived at.

So I guess those are the only cautionary sentiments I would express in response to your suggestion, Mr. Chairman. But my original comment stands. A wide range of possibilities I think can be canvassed, and the minister is receptive to views that the committee might arrive at.

**The Chairman:** My only comment on your answer, Mr. Kroeger, would be that in my constituency there are a wide range of views, but each group does not get to elect its own representative to Parliament; and I suspect that applies to every constituency in this country.

Back to you, Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Thank you, Mr. Chairman.

I agree with you in terms of the size of this particular committee. I think 21 members is too large. I think a good area to take a good, hard look at, certainly in amendments, is the first part, where it says six members of the organizations. That could be reduced. There is even a suggestion nine could be reduced by substituting some representative, possibly, from the livestock feed board, which would cover the country.

I think, personally, it is going to be very important that the trucking industry in this country be represented. If this bill is passed, we are making some substantial changes, and I think now is the time to include them, because there is absolutely no question that they are going to have a larger role to play. That was generally agreed on by most people. So I would say that in your discussions tomorrow with the minister, if you are looking

[Traduction]

choisirait le délégué au comité consultatif, ou nommerait un ou plusieurs candidats parmi lesquels ils choisiraient le membre du comité principal. Si nous continuons d'ajouter des représentants, et pour ma part je trouve qu'il y en a déjà beaucoup trop, vous vous retrouverez avec un simulacre de Parlement, sans procédure et sans ordre du jour.

**M. Kroeger:** Sans avoir pris le temps de réfléchir à ce que je crois être une innovation, la première idée qui me vient à l'esprit est la suivante: il faudrait veiller à ne pas étouffer un trop grand nombre des divers intérêts qui existent dans l'Ouest canadien. Par exemple le *United Grain Growers* est en faveur des taux variables, et par conséquent d'une plus grande part de camionnage. Les pools sont très préoccupés par cette question je crois. Donc, si vous n'aviez qu'un représentant pour la province de la Saskatchewan au comité supérieur du transport du grain, ce représentant aurait peut-être de la difficulté à concilier les deux points de vue.

L'autre pensée qui me vient à l'esprit est la suivante: il ne faut pas perdre de vue la responsabilité de mettre au point un système d'objectifs de rendement qui comporterait probablement des récompenses et des sanctions. Là encore, il serait important d'avoir une assez large représentation, un assez grand nombre de joueurs autour de la table, lors de la discussion des objectifs de rendement, et certainement aussi lors de la discussion des récompenses et des sanctions, pour s'assurer que rien n'est laissé de côté et que chacun a eu la possibilité d'exprimer son opinion avant que les décisions soient prises.

Je pense donc que ce sont là les seules restrictions que j'exprimerai à l'égard de votre suggestion, monsieur le président. Mais ma première remarque est toujours valable. Je crois qu'on peut examiner beaucoup de possibilités et le ministre est ouvert aux opinions que le Comité pourrait émettre.

**Le président:** Je n'ai qu'une remarque à faire, monsieur Kroeger: dans ma circonscription, il y a plusieurs courants d'opinion, chaque groupe n'élit cependant pas son représentant au Parlement; je crois qu'il en va de même dans toutes les circonscriptions du pays.

Vous pouvez continuer, monsieur Murta.

**M. Murta:** Merci, monsieur le président.

Je suis d'accord avec vous pour ce qui est de la taille de ce comité en particulier. Je pense que 21 membres, c'est trop. Je crois que l'un des domaines sur lesquels nous pourrions nous pencher pour apporter des modifications est la première partie, où il est fait mention de six membres des organismes. On pourrait réduire ce nombre. Il est même suggéré qu'on pourrait réduire le chiffre de neuf en substituant un représentant, probablement, de l'Office des grains de provende, ce qui couvrirait l'ensemble du pays.

Pour ma part, je pense qu'il est très important que l'industrie canadienne du camionnage soit représentée. Si ce projet de loi est adopté, nous apportons certains changements d'envergure et je pense qu'il est temps de les inclure, parce qu'il n'est absolument pas certain qu'ils seront appelés à jouer un plus grand rôle. La plupart des gens étaient généralement d'accord là-dessus. Donc, si vous cherchez un sujet de discussion avec le



[Text]

for some area, at least the chairman and myself are in agreement, and I suspect maybe most of the members of the committee are in agreement, that we should have a smaller Senior Grain Transportation Committee.

If any other members would like to comment on the question of trucking and make their representation on that in some form, I would appreciate it. But I feel quite strongly there should be some acknowledgment and recognition of what is unquestionably going to be a very vital role in terms of movement of grain.

• 1425

Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Murta.

Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Just a comment on Mr. Murta's observation; it is just in the nature of a passing thought. When we started off, Gilson and the railways were there, for obvious reasons, but the truckers were not. As all the subsequent steps were taken, the truckers were never on any of these groups. So, in a sense, they got overlooked. And with the wisdom of hindsight, I think one can say they might well have been given more representation and greater say in some of the outcome. So, personally, I see some validity in Mr. Murta's observation.

**The Chairman:** All right.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. On the matter of car allocations, Mr. Kroeger, the committee was provided with a briefing book having to do with, I think, opinions or findings, whatever, of the central co-ordinating agency task force, and their comments are noted.

Mr. Mazankowski's expressions of the worries in western Canada about the erosion and whittling away at the powers of the Canadian Wheat Board, and the whole orderly marketing principle, plus, I guess, the Canadian Grain Commission, I think are well founded. In our briefing book we have here, on page 19—they mention the Wheat Board and the Canadian Grain Commission and the administrator all play a part in car allocation. Then it goes on to say:

Over time, it may be desirable to simplify and centralize the car allocation function so that it is more efficient, and those responsible more directly accountable for their actions.

And now I get to the meat of it:

In the long term, a more normal commercial approach could emerge, with the railways becoming directly responsible for grain car allocation, as they are for other commodities.

Mr. Chairman, I want to take Mr. Kroeger back into history because I know he would not be one, if he learned something

[Translation]

ministre demain, le président et moi-même sommes d'accord et je devine que la majorité des membres de ce Comité le sont aussi, pour restreindre le comité supérieur du transport du grain.

J'aimerais que d'autres membres du Comité fassent leurs commentaires sur la question du camionnage et expriment leur opinion d'une façon ou d'une autre. Mais je crois très fermement qu'il faudrait reconnaître d'une certaine manière ce mode de transport qui, incontestablement, jouera un rôle essentiel dans le mouvement du grain.

Merci.

**Le président:** Merci monsieur Murta.

Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Juste une remarque sur l'observation de M. Murta; c'est juste une remarque en passant. Au tout début, M. Gilson et les compagnies de chemins de fer étaient là, pour des raisons évidentes, mais les camionneurs n'y étaient pas. A toutes les étapes suivantes, les camionneurs n'ont jamais fait partie d'aucun des groupes présents. Donc, en un sens, on les a oubliés. Et avec la sagesse qu'on peut avoir après coup, je crois qu'on peut dire qu'on aurait bien pu leur permettre d'être mieux représentés et d'avoir plus droit au chapitre pour certaines décisions. Donc, personnellement, je crois que l'observation de M. Murta a une certaine valeur.

**Le président:** Très bien.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. En ce qui concerne l'affectation des wagons, monsieur Kroeger, le Comité a reçu un cahier de documentation contenant, je crois, les opinions ou les conclusions, je ne sais trop, du groupe d'étude de l'organisme central de coordination et a pris bonne note des commentaires énoncés.

A mon avis, les inquiétudes dont M. Mazankowski nous a fait part concernant l'érosion et la réduction des pouvoirs de la Commission canadienne du blé dans l'Ouest du Canada, toute la question de la commercialisation méthodique du grain et aussi, je suppose, la Commission canadienne des grains, sont bien fondées. A la page 19 du cahier de documentation, on dit que la Commission canadienne du blé, la Commission canadienne des grains et l'administrateur jouent tous un rôle dans l'affectation des wagons. On y dit ensuite:

Avec le temps, il peut être avantageux de simplifier et de centraliser la fonction d'affectation des wagons afin qu'elle soit accomplie plus efficacement et que les responsables soient plus directement comptables de leurs actions.

J'entre maintenant dans le vif du sujet:

A la longue, un procédé commercial plus normal pourrait être adopté, et les sociétés ferroviaires deviendraient plus directement responsables de l'affectation des wagons à grain, tout comme elles le sont pour les autres marchandises.

Monsieur le président, j'aimerais rappeler certains faits historiques à M. Kroeger, parce que je sais que, s'il avait une

## [Texte]

from history, to be content to repeat it. I will take him back to the late 1940s and up to the middle 1950s, when the railways allocated cars.

I was a station agent at a point on a branch line in south-western Saskatchewan. We had some 10 shipping points, 32 elevators, 45 annexes, a 3-bushel quota, and they were all plugged. The railways were allocating railway cars. We went six weeks without getting a single empty car sent down.

We have had expressions from you, Mr. Kroeger, that: it is not our intent . . . the road to hell is paved with good intentions, and now it seems to me we have the road to hell paved with non-intentions. In the long term, whatever that means, whether it is 5 years or 20 years, the objective of the legislation is that eventually, however long it takes, the railroads will become directly responsible for grain car allocation, as they are for other commodities. Is that not the intent? Is that the long-term objective, however long it is?

**Mr. Kroeger:** It might happen or it might not. None of us, I think, would presume to know how the system might evolve in future years.

• 1430

The provisions in the bill reflect very closely the report of the Central Co-ordinating Agency Task Force, to which Mr. Benjamin refers. The task force said, for example, that in the Gilson model, let us say in Dr. Gilson's recommendations, there would have been a transfer of the allocation of producer cars from the grain commission and responsibility for administering the present Canadian Transport Commission co-ordinators at the ports from the CTC to the new agency. The Central Co-ordinating Agency Task Force looked at that and said, well . . .

**Mr. Benjamin:** I am sorry; I am sorry to interrupt, but I was not talking about producer cars. I am talking about the railways becoming directly responsible for grain car allocation as they are for other commodities. That has nothing to do with producer cars; it has to do with all cars for grain.

**Mr. Kroeger:** I was going to go on to that, Mr. Chairman. I was really illustrating the point that in a variety of ways the Central Co-ordinating Agency Task Force backed away from Dr. Gilson's recommendations and opted in these cases, including producer cars, to maintain the status quo on grounds that the system was working reasonably well. For example, the task force report says that neither the Gilson model nor the proposed GTA would include the block shipping system; although the Gilson report recommended that this possibility had to be considered.

## [Traduction]

leçon à tirer de l'histoire, il la tirerait. Je lui demanderai de se reporter à la fin des années 40 et même jusqu'au milieu des années 50, alors que les compagnies de chemins de fer affectaient les wagons.

J'étais chef de gare à un endroit sur une ligne de service dans le sud-ouest de la Saskatchewan. Nous avions environ 10 points d'expédition, 32 silos, 45 annexes, un contingentement de 3 boisseaux, et rien ne bougeait. C'étaient les compagnies de chemins de fer qui affectaient les wagons. Nous avons été six semaines sans qu'on nous envoie un seul wagon vide.

Voici ce que vous nous avez dit, monsieur Kroeger: nous n'avons pas l'intention—l'enfer est pavé de bonnes intentions et maintenant, il me semble qu'il est pavé de non-intentions. À long terme, quoi qu'on entende par cela, que ce soit 5 ans ou 20 ans, l'objectif de la loi est, peu importe le temps que ça prendra, de rendre les sociétés ferroviaires directement responsables de l'affectation des wagons à grain, tout comme elles le sont pour les autres marchandises. N'est-ce pas là l'objet de la loi? Est-ce l'objectif à long terme, peu importe le temps que ça prendra?

**M. Kroeger:** C'est ce qui peut arriver ou ne pas arriver. Je crois qu'aucun d'entre nous ne prétendrait savoir comment le système évoluera au cours des années.

Les dispositions du projet de loi reflètent très fidèlement le rapport du groupe de travail de l'organisme de coordination central auquel fait allusion M. Benjamin. Le groupe de travail a dit, par exemple, que, dans le modèle Gilson, disons plutôt dans les recommandations du Dr Gilson, il y aurait eu un transfert au nouvel organisme des responsabilités de la Commission des grains en ce qui concerne l'attribution des wagons aux producteurs et des responsabilités relatives à l'administration des coordonnateurs actuels de la Commission canadienne des transports travaillant dans les ports. Le groupe de travail de l'Organisme central de coordination a examiné la situation et a dit, et bien . . .

**M. Benjamin:** Je suis désolé; je suis désolé de vous interrompre, mais je ne parlais pas des wagons attribués aux producteurs. Il s'agit des chemins de fer qui deviennent directement responsables de l'attribution des wagons à grain, comme dans le cas des autres produits. Cela n'a rien à voir avec les wagons attribués aux producteurs; ma question porte plutôt sur tous les wagons à grain.

**M. Kroeger:** C'est là où je voulais en venir, monsieur le président. J'étais en train de démontrer que, de diverses façons, le groupe de travail de l'Organisme central de coordination s'était éloigné des recommandations du Dr Gilson et avait choisi, dans ces cas, y compris celui des wagons pour les producteurs, de maintenir le statu quo en soutenant que le système fonctionnait relativement bien. Par exemple, selon le rapport du groupe de travail, ni le modèle Gilson ni l'OTG ne prévoyaient le système de transport groupé, même si le rapport Gilson recommandait l'examen d'une telle possibilité.



## [Text]

The task force's conclusion was that the block shipping system ought to stay where it is. The bill was drafted accordingly.

The task force went on to say that continuing evolution of the western grain transportation and handling system is envisioned, and later it says the legislative task force should consider wording which would allow possible future changes, such that rail car allocation would be carried out in a manner more similar to normal commercial practices than the current and proposed procedures, if the Minister of Transport so decided in the context of advice from the SGTC and the GTA.

So the sentiments reflected in the briefing book that was made available to members of the committee and the approach that is reflected in the bill, both derive from that evolution, from Dr. Gilson's somewhat more venturesome recommendations, to the status quo oriented approach of the Central Coordinating Agency Task Force and its conclusion that possible evolution of the system, in the light of experience, ought to be allowed.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, surely Mr. Kroeger, as a former westerner, knows from his own experience that the railroads allocate railway cars according to their own convenience, and always have.

This briefing book tells us of a further elaboration on the intent of individual clauses of the bill. Now, the briefing book says that as the present system evolves into one that is more efficient and whose participants are more directly accountable, the role of the administrator and committee may well evolve into a situation of much less government involvement and more direct shipper involvement, whereby the committee—while we are considering numbers on the committee—could evolve from an advisory committee to a decision-making shipper's association.

**Mr. Kroeger,** you mentioned this business about the commercial operation. Do you not recall the mess we were in the first—it got so bad in the early 1950s that the government appointed what was called by the press, “the Czar of Transportation”, one Roy Milner, and forced the railroads into treating all the subdivisions relatively equal in the allocation of cars. And you know, these notes are not in this briefing book if the government did not agree with them. Let us not kid around! The eventual objective is that this is all turned back to a totally deregulated system—leave it up to the railroads. And the individual producer/shipper or the grain companies on branch lines and what-not will be in a position of “the devil take the hindmost”. Is that not the intent of the legislation?

• 1435

**Mr. Kroeger:** I think I would describe the intent of the legislation differently from Mr. Benjamin in the sense that the intent of the legislation is not to place impediments in the way of the evolution of the grain transportation system in the aftermath of Bill C-155. The grain transportation co-ordina-

## [Translation]

Le groupe de travail en a conclu qu'il fallait laisser tomber le système de transport groupé. On rédigea donc le projet de loi en fonction de cette conclusion.

Le groupe de travail poursuivait en disant qu'on envisageait une évolution continue du système de transport et de manutention des grains dans l'Ouest et que, plus tard, le groupe de travail législatif devrait envisager un libellé qui permettrait d'apporter des changements futurs, de telle sorte que les procédures actuelles et proposées en matière d'attribution des wagons se conforment davantage aux pratiques commerciales normales, si le ministre des Transports en décide ainsi sur les conseils du CPTG et de l'OTG.

Ainsi, les opinions exprimées dans le document d'information distribué aux membres du Comité et dans le projet de loi avaient leur source dans le principe de l'évolution du système, depuis les recommandations un peu plus hasardeuses du Dr Gilson jusqu'à l'approche orientée vers le statu quo du groupe de travail de l'Organisme central de coordination et à sa conclusion selon laquelle, à la lumière de l'expérience, il fallait permettre une évolution possible du système.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, monsieur Kroeger, qui est originaire de l'ouest du Canada, sait sûrement, par expérience, que les chemins de fer attribuent des wagons comme bon leur semble et qu'il en a toujours été ainsi.

Ce document d'information nous propose une explication plus détaillée de chaque article du projet de loi. Maintenant, selon ce document, puisque le système actuel se transforme en un système plus efficace dont les participants sont responsables de façon plus directe, il se peut fort bien que le rôle de l'administrateur et du comité évolue. Ainsi, la participation du gouvernement diminuerait et celle des transporteurs augmenterait et, donc, le comité (tandis que nous sommes en train de discuter du nombre de membres qui devraient le composer), qui tient le rôle de comité consultatif, pourrait devenir une association de transporteurs chargée de prendre des décisions.

Monsieur Kroeger, vous avez fait mention des activités commerciales. Ne vous souvenez-vous pas du désordre qui régnait à l'origine? La situation était telle au début des années 50 que le gouvernement avait nommé un représentant officiel, baptisé par la presse «Le roi du transport», un certain Roy Milner, et avait obligé les chemins de fer à répartir les wagons de façon relativement égale entre toutes les subdivisions. Et vous savez très bien que ces incidents n'allaient pas être mentionnés dans cet exposé si le gouvernement n'était pas d'accord. Soyons réalistes! L'objectif final est de retourner tout cela à un système totalement déréglementé—de le laisser aux chemins de fer. Le producteur-expéditeur individuel ou les compagnies céréalieres sur les embranchements etc. feront face à une situation de «chacun pour soi». N'est-ce pas là l'esprit de la loi?

**M. Kroeger:** À mon avis, je décrirais l'esprit de la loi de façon différente de celle de M. Benjamin du fait que l'esprit de la loi n'est pas de placer des obstacles sur la route de l'évolution du système de transport des grains dans la foulée du projet de loi C-155. Lorsque le poste de coordonnateur du transport

[Texte]

tor, when created, responded to a widely-felt need and was generally welcomed in western Canada. Experience since then has confirmed that view in the west. I am not aware of any dissent by a major organization from Dr. Gilson's recommendation that there should be a central co-ordinating agency. And while there were disagreements over points of detail in the central co-ordinating agency task force, again, no one really challenged that there should be such an agency.

Now, how the system may evolve in future years is a matter of speculation. One can say that in other industries such as forest products, there is no car-allocating mechanism. There is no co-ordinator who appears to be necessary. And in my experience with those industries while I was Deputy Minister of Transport, indicated quite clearly to me that they were well satisfied with the kind of service they were getting. So there is an example which may or may not be applicable to grain some day where a less regulated and more commercially-oriented system works in the eyes of the customers reasonably well.

Another example which I could ask one of the officials to describe to the committee, if desired, is the model of Sultran, where the sulphur producers have formed a sort of shippers' organization, which provides a variety of services to the sulphur industry. And again, that seems to work quite well in terms of moving the product of that industry to market efficiently.

There are a lot of possibilities that could emerge. I think the only fully accurate characterization of the intent of the legislation which Mr. Benjamin asked about is to allow the system to evolve in the light of experience which will be gained under the new arrangements provided for in Bill C-155. But there is no pre-judgment about one outcome being more desirable than another.

**The Chairman:** Mr. Benjamin; your final question.

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Chairman, we will back to a new "scintiluted" trial before many more years go by, by some . . .

**The Chairman:** A new what?

**Mr. Benjamin:** A "scintiluted" trial. You know, where a grain producer or a group of them, will have to sue the railroad and sue the government to get some cars. We have been through this before, and to depend on either the railway companies or a consortium of big-wheel shippers to fairly allocate railway cars is dreaming in technicolour.

Mr. Chairman, I want to ask Mr. Kroeger about another matter—and you can put me on down later on when it comes my turn again because I have got some other questions—and I want to return to some amendments the government cannot move in the committee but I will ask about it anyway. Under "Definitions" regarding grain, the amendment proposed by the government . . . here I am asking for legal clarification. The amendment proposes to add the words

[Traduction]

des grains a été créé, il répondait à un besoin généralisé et il a été bien reçu dans l'ensemble de l'Ouest du Canada. Depuis, l'expérience a confirmé la justesse de ce point de vue dans l'Ouest. À mon avis, aucun organisme important n'est en désaccord avec la recommandation de M. Gilson, selon laquelle il doit y avoir un organisme de coordination central. Bien qu'il y ait des désaccords sur des détails au sein de l'organisme de coordination central, encore une fois, personne n'a vraiment contesté la création d'un tel organisme.

Cependant, la façon dont le système peut se développer dans les prochaines années n'est qu'une hypothèse. On peut dire que dans d'autres industries comme les produits forestiers, il n'existe pas de mécanisme d'allocation de wagons. Il ne semble pas y avoir un besoin d'un coordonnateur. En outre, l'expérience que j'ai acquise à titre de sous-ministre du Transport m'a indiqué clairement qu'ils étaient très satisfaits du genre de service qu'ils recevaient. Voici donc un exemple qui, un jour, pourrait s'appliquer au grain lorsqu'un système moins réglementé et plus commercial fonctionnerait raisonnablement bien aux yeux des clients.

Un autre exemple que je demanderais à un fonctionnaire de décrire au comité, si vous le permettez, est le modèle de Sultran, où les producteurs de soufre ont formé un genre d'organisation d'expéditeurs qui offre une variété de services à l'industrie du soufre. Ici aussi, cette organisation semble fonctionner très bien lorsqu'il s'agit de transporter le produit de cette industrie jusqu'au marché, de façon efficace.

Il y a de nombreuses possibilités. Je crois que la seule caractéristique très pertinente de l'esprit de la loi sur laquelle M. Benjamin s'est informé est de permettre au système de se développer à la lumière de l'expérience qui découlera des nouveaux accords conclus en vertu du projet de loi C-155. Toutefois, il est impossible de prévoir lequel des résultats serait le plus souhaitable.

**Le président:** Monsieur Benjamin, votre question finale.

**M. Benjamin:** Eh bien! Monsieur le président, nous aurons un autre procès «retentissant» avant plusieurs années, par des . . .

**Le président:** Un nouveau quoi?

**M. Benjamin:** Un procès retentissant. Vous voyez, lorsqu'un producteur de grains, ou un groupe d'entre eux, devra poursuivre les compagnies ferroviaires et poursuivre le gouvernement pour obtenir des wagons. Nous avons déjà passé par là et le fait de dépendre des compagnies ferroviaires ou d'un consortium d'importants expéditeurs pour une assignation équitable des wagons de chemins de fer est «rêver en couleurs».

Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Kroeger sur un autre sujet . . . et vous pouvez garder mon tour par la suite car j'ai d'autres questions à poser—et je veux retourner à certains amendements que le gouvernement ne peut soumettre au comité, mais je vais quand même poser la question. Sous «Définitions» concernant les grains, l'amendement proposé par le gouvernement . . . je veux ici qu'on m'éclaire sur le plan juridique. L'amendement propose d'ajouter les mots



## [Text]

... and includes any other grain or crop grown in the Western Division and any product thereof processed in the Western Division that the Governor In Council by regulation made under paragraph 62(1)(b) proscribes as being included in Schedule I.

I appreciate that the minister could not change or tamper with grains that are included in the statute under Schedule I, but any that he decided by an order in council that could be included. Does the legislation—with or without this amendment—allow the Governor in Council to delete any grains or crops or grain products or processed grain products that they have put in by order in council?

• 1440

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, just before Mr. Lefebvre gives the legal answer to that, I might make a general observation about why that Governor in Council provision is provided.

In my exchange with Mr. Murta yesterday I said I would be as candid as I could with the committee. I think the selection of what specialty crops should or should not be included in the statute has posed real difficulties for everybody concerned. There is no clear answer as to where one draws the line. Even the rather limited addition of crops provided for in the pronouncement of May 31, 1983, attracted an adverse reaction in the cattle industry on the one hand, while pleasing the producers of those crops on the other hand. So it is a difficult area.

Because it was not possible to arrive at a clear view of where you draw the line between wheat, at one end of the spectrum, and hot dog buns at the other—in terms of what should come under the statutory rate—a decision was made about a certain range of products it seemed to make sense to include. Because of the degree of uncertainty and the possible emergence of new crops in western Canada, such as triticale, it seemed sensible to provide for a Governor in Council power to change that list in the light of future experience.

The background being as it is, I think I am right in recalling the minister as having indicated to the committee two days ago that this is an area where he would like to have a little advice. He has heard representations from a lot of interest groups in western Canada. If the proposed list of specialty crops is not right, it would be desirable to have a view from the committee of how that list might be changed.

Those are general observations. I would like Mr. Lefebvre to reply to the specific inquiry of Mr. Benjamin about possible deletions in future years.

**Mr. Benjamin:** You said the minister could change the list.

**Mr. Kroeger:** The Governor in Council can change the list.

**Mr. Benjamin:** The Governor in Council, yes.

**The Chairman:** Before we go to Mr. Lefebvre, I would like to ask either him or Mr. Kroeger to give the committee his

## [Translation]

... et comprend tout autre grain ou culture produits dans la division de l'Ouest et les produits qui proviennent de leur transformation effectuée dans cette division que le gouverneur en conseil, en vertu d'un règlement adopté conformément à l'alinéa 62(1)(b) interdit d'inclure dans l'Annexe I.

Je sais que le ministre ne peut modifier ou changer les grains inclus dans la loi, à l'Annexe I, mais qu'il peut, par décret du conseil, inclure ceux qu'il voudra. Avec ou sans cet amendement, la loi permet-elle au Gouverneur-en-conseil d'éliminer des grains, des récoltes ou des produits du grain ou encore des produits de transformation du grain qui ont été inclus par décret?

**M. Kroeger:** Monsieur le président, j'aimerais, avant d'écouter le point de vue juridique de monsieur Lefebvre, faire une remarque d'intérêt général sur le motif pour lequel cette disposition concernant le Gouverneur-en-conseil a été prévue.

Hier, en discutant avec monsieur Murta, j'ai dit que je serai aussi sincère que possible avec le comité. Je pense que le choix des variétés de culture inclue ou non dans cette loi a posé des difficultés réelles à tous les intéressés. On ne sait pas exactement où placer la ligne de démarcation. Même les quelques variétés de cultures que l'on a ajoutées lors de la décision du 31 mai 1983, ont mécontenté l'industrie de l'élevage mais fait plaisir aux producteurs des cultures en question. Il s'agit donc d'un problème délicat.

Comme on n'est pas parvenu à déterminer exactement les produits qui du blé aux petits pains devraient être visés par le tarif statutaire, on a opté pour une certaine gamme de produits qu'il semblait raisonnable d'inclure. Compte tenu de cette incertitude et de l'émergence éventuelle de nouvelles cultures dans l'Ouest du Canada, par exemple, le triticale, il a paru raisonnable d'habiliter le Gouverneur-en-conseil à modifier cette liste à la lumière des faits nouveaux.

Cela étant, je pense avoir raison de rappeler au ministre qu'il y a deux jours, il avait dit au Comité qu'il souhaitait obtenir des conseils à ce sujet. Il a écouté les représentations de plusieurs groupes d'intérêts de l'Ouest canadien. Si la liste des cultures désignées n'est pas convenable, il serait souhaitable que le Comité nous indique comment on pourrait la modifier.

Ce sont là des remarques d'ordre général. J'aimerais que M. Lefebvre réponde à la question précise de M. Benjamin concernant les produits que l'on pourrait éliminer ultérieurement.

**M. Benjamin:** Vous avez dit que le ministre pouvait changer cette liste.

**M. Kroeger:** Le Gouverneur-en-conseil peut changer cette liste.

**M. Benjamin:** Le Gouverneur-en-conseil, oui.

**Le président:** Avant de donner la parole à M. Lefebvre, j'aimerais que M. Kroeger, ou lui-même, disent au Comité s'ils

*[Texte]*

view on whether adding additional crops would in fact require an alteration to the Royal Recommendation.

**Mr. Kroeger:** Again, Mr. Lefebvre should probably answer the question, but it seems to me that there are two options. You can take the Crow benefit, plus the provisions for the increments, and say that is a fixed amount of money; one will add or subtract crops and, whatever the amount is, the money gets spread over the number of crops that are to be moved. That is one option. The alternative option would be to say, as each crop is added, there must be a commensurate adjustment to the size of the Crow benefit. The latter I believe, Mr. Chairman, would raise the difficulty to which you refer. The former presumably would not. I would like Mr. Lefebvre to comment both on your question and on Mr. Benjamin's.

**The Chairman:** Mr. Lefebvre.

**Mr. D. Lefebvre:** Mr. Chairman, just to confirm what Mr. Kroeger has said about adding crops per se, you could add crops and be silent as to whether you are going to increase the cap or increase the amount. Therefore, this has no pecuniary consequence. If the intention is to increase the cap when you add some crops, you are, maybe by inference . . . but if you do not do it, you do not change the amount of money—yet at report stage the cap is increased or the amount of the Crow benefit is increased. It is effectively only there that money would be added or additional funds would be required.

To answer Mr. Benjamin's question, I would like here to distinguish between the legality and the practicalities.

• 1445

The way the bill is structured, I think that if the Governor in Council added crops, increased the cap and increased the Crow benefit, you would thereby increase the base for the payments and then year after year this is built on. Speaking practically, I think it would be just about impossible to go back and delete crops and sort of readjust the cap and the Crow benefit to take the removal into account plus readjust the intervening years and additions that have taken place. But strictly legally speaking, if we give the power to the Governor in Council to add crops, in my view the Governor in Council would have the right to delete those crops, but only the crops he has added by order in council.

**Mr. Benjamin:** In other words, even though the proposed amendment does not say it, any crops added by the Governor in Council can be deleted by the Governor in Council.

**Mr. D. Lefebvre:** You are right.

**Mr. Benjamin:** All right. That is what I wanted to know.

*[Traduction]*

estiment qu'il faudrait modifier la recommandation de la Commission royale pour ajouter de nouvelles cultures à cette liste.

**M. Kroeger:** Là encore, M. Lefebvre devrait probablement répondre à cette question, mais il me semble qu'il y a deux choix possibles. On peut prendre la subvention du Nid-de-Corbeau plus les augmentations prévues et dire qu'il s'agit d'un montant d'argent fixe. On ajouterait ou soustrairait des cultures quel que serait le montant de cette subvention, il serait réparti entre les divers types de grain à transporter. Voilà une possibilité. L'autre possibilité consisterait à procéder à un rajustement proportionnel de la subvention du Nid-de-corbeau chaque fois qu'un type de culture serait ajouté. Je pense que cette deuxième solution soulèverait la difficulté dont vous avez parlé, monsieur le président. Ce ne sera probablement pas le cas de la première. J'aimerais que M. Lefebvre donne son opinion sur votre question et sur celle de M. Benjamin.

**Le président:** M. Lefebvre.

**M. D. Lefebvre:** Monsieur le président, je vais simplement confirmer ce que M. Kroeger a dit à propos des types de cultures ajoutés. On pourrait augmenter les variétés de cultures et passer sous silence l'augmentation de la capacité des trains ou du montant de la subvention. Par conséquent, cela n'aurait aucune conséquence financière. Si l'on souhaite augmenter la capacité en ajoutant des cultures supplémentaires, on va probablement l'augmenter en conséquence . . . mais si on ne le fait pas, on ne modifiera pas le montant de la subvention. Néanmoins, au moment du rapport, il sera question d'augmenter la capacité des trains ou la subvention du Nid-de-corbeau. Ce n'est effectivement qu'à ce stade que des sommes pourront ajoutées ou que l'on demandera des fonds supplémentaires.

Pour répondre à la question de M. Benjamin, j'aimerais indiquer ici la différence entre le point de vue juridique et l'aspect pratique.

Compte tenu de la structure du projet de loi, je crois que si le gouverneur en conseil ajoutait des récoltes, augmentait l'écart et les avantages du tarif du Nid-de-Corbeau, on se trouverait à accroître la base des paiements et, au fil des années, tout cela finirait par s'accumuler. Pour m'exprimer pratiquement, je crois qu'il serait tout simplement impossible de revenir en arrière et de supprimer des cultures pour rajuster l'écart et les avantages du tarif du Nid-de-Corbeau dans le but de tenir compte des suppressions et des rajustements des années visées ainsi que des additions survenues. Mais au strict point de vue juridique, si nous donnons au gouverneur en conseil le pouvoir d'ajouter des cultures, selon moi il aurait le droit de supprimer ces cultures, mais seulement celles qu'il a lui-même ajoutées.

**M. Benjamin:** En d'autres termes, même si l'amendement ne le dit pas, toute culture ajoutée par le gouverneur en conseil peut être supprimée par celui-ci.

**M. D. Lefebvre:** Vous avez raison.

**M. Benjamin:** Très bien. C'est ce que je voulais savoir.



[Text]

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Neil.

**Mr. Neil:** If I could have an interjection on this question of adding crops, generally speaking, if new crops are added, they are crops that are taking over land that was traditionally planted to Crow grains, so on the overall picture there should not be really any change. Has that really been studied to determine what effect it has?

**Mr. Kroeger:** Yes, we have looked at that. I think Mr. Neil's observation is largely accurate in that in most cases if someone rotates wheat and lentils, you are not going to get a material net increase in the tonnage to be moved.

On the other hand, it is also the case that to the extent that new acreage is brought into production in western Canada...

**Mr. Neil:** That it would be a different situation.

**Mr. Kroeger:**—and in Alberta I think the committee heard some representations that there was quite a lot of scope to that, then one might have a different situation.

**Mr. Neil:** Yes, but new acreage could be dealt with on a different basis.

**Mr. Kroeger:** Yes.

**The Chairman:** Just before I go to Mr. Hargrave, if I understand correctly, Mr. Lefebvre, you have told us that those crops now listed in Schedule I have a legal status, but if any additional crops were added, they would have only an order-in-council status and so they would receive the Crow benefit under the pleasure of the Governor in Council. Is that correct?

**Mr. D. Lefebvre:** To summarize, Mr. Chairman, those crops that would be included in the schedule by Parliament could only be deleted by Parliament, and those crops that would be added to the schedule by Governor in Council could be deleted by Governor in Council—and by Parliament, of course.

**The Chairman:** An ad hoc method of administration.

Mr. Hargrave wanted to question on the same issue, I think.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, Mr. Neil's comment prompted my intervention, which I hope I might be allowed to make.

**The Chairman:** Certainly.

**Mr. Hargrave:** I am sure the witnesses have heard comments from time to time about a relatively new crop, soft white spring wheat. This one is a very interesting and rather significant crop, I think. It has made tremendous strides in recent years for one reason, because of the fact that it lends itself very easily, and almost of necessity, to irrigated lands. Ninety-five per cent of all the soft white spring wheat acreage is in southern Alberta, all of it on concentrated irrigated lands. The other 5% is in Saskatchewan, but again on irrigated land.

[Translation]

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Neil.

**M. Neil:** Si je puis intervenir sur la question de l'addition de cultures; généralement, si de nouvelles cultures sont ajoutées, elles sont exploitées sur des terres consacrées antérieurement aux céréales visées par le tarif du Nid-de-Corbeau. Par conséquent, dans l'ensemble il n'y aurait pas vraiment de changement. Est-ce qu'on a vraiment étudié cette question pour voir quels effets aurait une telle mesure?

**M. Kroeger:** Oui, nous avons examiné cela. Je crois que l'observation de M. Neil est largement exacte en ce sens que dans la plupart des cas où l'on alterne le blé et les lentilles, il n'y a pas d'augmentation nette matérielle du tonnage à déplacer.

D'autre part, c'est également ce qui se produit dans la mesure où de nouvelles superficies sont ensemencées dans l'Ouest du Canada...

**M. Neil:** Ce serait une situation différente.

**M. Kroeger:** ... et en Alberta je crois que le Comité a entendu des observations voulant que cela soit très important, alors on pourrait se trouver en présence d'une situation différente.

**M. Neil:** Oui, mais on pourrait traiter de la question des nouvelles superficies différemment.

**M. Kroeger:** Oui.

**Le président:** Juste avant de m'adresser à M. Hargrave, si je comprends bien, monsieur Lefebvre, vous nous avez dit que les cultures inscrites maintenant à l'annexe 1 ont un statut légal, mais si d'autres cultures étaient ajoutées, elles n'auraient que le statut qui leur est conféré par un arrêté en conseil et, par conséquent, elles bénéficieraient du tarif du Nid-de-Corbeau au bon plaisir du gouverneur en conseil. Est-ce exact?

**M. D. Lefebvre:** Pour résumer, monsieur le président, les cultures inscrites à l'annexe par le Parlement ne pourraient être supprimées ou par le Parlement, et celles qui seraient ajoutées à l'annexe par le gouverneur en conseil ne pourraient être supprimées que par celui-ci—et par le Parlement, évidemment.

**Le président:** Une méthode spéciale d'administration.

Monsieur Hargrave voulait poser une question dans le même domaine, je crois.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, c'est l'intervention de M. Neil qui m'amène à faire l'intervention qu'on me permettra de faire, je l'espère.

**Le président:** Certainement.

**M. Hargrave:** Je suis certain que les témoins ont entendu de temps à autre des observations au sujet d'une culture relativement nouvelle, le blé blanc et tendre du printemps. Cette culture est très intéressante et assez importante, je crois. Au cours des dernières années, elle a fait de très grands progrès pour une raison, parce qu'elle se prête très bien, et presque nécessairement, aux terrains irrigués. Quatre-vingt-quinze pour cent de tout ce blé blanc et tendre du printemps est cultivé dans le sud de l'Alberta, et concentré sur des terrains

## [Texte]

What prompted me to make this remark is that all of those lands, of course, were previously in other forms of cereal grains, I am sure.

But I would like to point out that it is a crop that can be grown completely with regular standard farming equipment, cereal-grain farming equipment; it does not need any specialized equipment at all—the same cultivators, the same seeders, the same swathers, combines and so on.

• 1450

This is one of the reasons why it has had a tremendous increase in recent years. Those that are producing quota crops under irrigation are having more and more problems with their rapidly mounting costs of production so they have switched to soft white spring wheat, which can make yields of easily over 100 bushels per acre—under irrigation, of course. I know of one very good farmer who has got up over 125 bushels per acre—with fertilizer, of course... and was doing it right along. It is a very viable alternative crop.

To give you an indication of how it has grown over the last three years, its acreage, in those proportions I mentioned earlier, has more than doubled. There is an acreage now of just about 340,000 acres in soft white spring wheat. For a while there was a problem, I am sure, with markets other than domestic markets in Canada; but now, probably with the assistance of the foreign aid programs, more countries are attracted to it. It is used almost exclusively for pastas.

I raise this at this time, and I intend to bring it up when we get to grains again, or remind you of it. Surely, if four different types of barley can be recognized—and then in the back of the bill here, of course, there is an appendix... I think it is worthy that we give consideration to at least mentioning and including soft white spring wheat because I think it is a cereal grain crop that we are going to hear more and more from.

**Mr. Kroeger:** Mr. Hargrave provides a very interesting illustration of the need to have a legal provision so you can add new crops without returning to Parliament if they emerge in western Canada. I must say that personally I had not realized the kind of production that one could get with that kind of wheat.

Our present understanding, Mr. Chairman, is that the soft white spring wheat to which Mr. Hargrave referred would be covered under the definition of "wheat" in Schedule I of the bill, but perhaps it would be helpful to the committee if we were to look into that a little more carefully to ascertain whether there is any legal doubt. If there is legal doubt, then the committee I am sure will want to take that into account in considering the proposal that Mr. Hargrave said he was going to put forward.

## [Traduction]

irrigués. Les cinq autres pour cent se trouvent en Saskatchewan, mais également sur des terres irriguées. Ceux qui ont suscité mon observation, c'est que toutes ces terres, bien entendu, servaient à la culture d'autres formes de céréales, je suis certain.

Mais j'aimerais signaler qu'il s'agit-là d'une céréale dont la culture peut se faire complètement au moyen du matériel agricole ordinaire, du matériel de culture céréalière; on n'a pas besoin d'équipement spécialisé du tout—les mêmes cultivateurs, les mêmes semoirs, les mêmes andaineuses, les mêmes moissonneuses-batteuses et le reste.

C'est l'une des raisons de son développement considérable au cours des dernières années. Les producteurs de cultures conditionnées sur terrains irrigués ont de plus en plus de difficultés en raison de l'accroissement rapide de leurs coûts de production. C'est pourquoi ils ont adopté le blé blanc et tendre du printemps qui peut facilement rapporter 100 boisseaux l'acre, sur des terres irriguées, bien entendu. Je connais un très bon fermier qui a obtenu plus de 125 boisseaux l'acre avec de l'engrais, bien entendu—et il poursuivait cette culture. En effet, il s'agit d'une culture de remplacement très viable.

Pour vous montrer combien elle a augmenté au cours des trois dernières années, sa superficie, compte tenu de celles que j'ai déjà mentionnées, a plus de doubler. Il y a à l'heure actuelle, une superficie de juste environ 340 milles acres de blé blanc et tendre du printemps. Pendant quelques temps, il y a eu une difficulté, je suis certain, sur les marchés autres que les marchés intérieurs du Canada; mais maintenant, probablement grâce aux programmes d'aide étrangère, plus de pays sont attirés par cette céréale. Elle est utilisée presque exclusivement pour les pâtes.

Je soulève cette question maintenant, et j'ai l'intention de le faire lorsque nous reparlerons des céréales ou de vous le rappeler. Évidemment, si l'on peut admettre, quatre différentes sortes d'orge—et à la suite du projet de loi, il y a bien entendu, une annexe, je crois qu'il est valable d'envisager au moins de mentionner et d'inclure le blé blanc et tendre du printemps car il s'agit, selon moi, d'une céréale dont nous entendrons de plus en plus parler.

**M. Kroeger:** L'intervention de M. Hargrave illustre de façon très intéressante combien il est nécessaire d'avoir une mesure législative qui nous permette d'ajouter de nouvelles cultures sans revenir au Parlement si celles-ci émergent dans l'Ouest du Canada. Je dois dire personnellement que je ne m'étais pas rendu compte du genre de production que l'on peut obtenir avec cette sorte de blé.

D'après les dispositions actuelles, monsieur le président, le blé blanc et tendre du printemps que M. Hargrave a mentionné tomberait sous la définition de «blé» de l'annexe 1 du projet de loi, mais peut-être serait-il utile pour le Comité si nous examinions cette question un peu plus soigneusement pour nous assurer qu'il n'y a aucun doute au plan légal. Si un tel doute existait, alors je suis persuadé que le Comité voudrait prendre en considération la proposition que M. Hargrave nous a promise.



[Text]

**The Chairman:** I was going to raise that specific point. It says in Schedule I "wheat". It does not say "soft white spring wheat" or "hard wheat" or any particular kind of wheat. It says "wheat", and it seems to me that it would already be covered.

Do you have another point, Mr. Hargrave?

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, Mr. Kroeger's comment is a very valid comment, but of course we run head on into this amendment that, shall we say, we were discussing with some vigour this morning. That is why I decided to comment now before we got to the grains item on this.

You remind us that it is under Schedule I all right, but so are barley crushed, barley pearl, barley pot and barley sprouts.

**The Chairman:** My attitude toward that is that those are specific whereas wheat is general.

**Mr. Hargrave:** Well, I think soft white spring wheat is quite specific too, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Anyway, I am not an expert at interpreting the bill, but it seems to me that wheat is wheat and that is why I pointed it out.

Thank you.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, just on the same point of Mr. Benjamin's.

**The Chairman:** It is your time now anyway.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. McKnight:** Let me do this first then. Yesterday—just on a point of order, Mr. Chairman, if I could, before you start my clock running . . . I guess looking at this bill I was maybe thinking more of abortion than I was of wheat and I said "the Badgley commission". I should have correctly on the record yesterday referred to the Bracken report.

**An hon. Member:** Formula.

**Mr. McKnight:** The Bracken report/formula on the allocation. I am sure it was the way this bill was drafted, Mr. Chairman, that caused that mistake. I would like to apologize to the officials of the government and my colleagues.

• 1455

On Mr. Benjamin's point, the counsel for the committee asked the general counsel for Transport on August 23 if it would be possible:

May the Governor in Council delete commodities from this law, or is he limited to adding additional commodities?

And the reply from the general counsel was:

[Translation]

**Le président:** Je vais soulever précisément cette question. À l'annexe 1, on mentionne «blé». ON ne dit pas «blé blanc et tendre du printemps» ou «blé dur» ou toute autre sorte de blé. On dit du «blé», et il me semble qu'il tombe déjà dans la définition de ce terme.

Est-ce que vous avez une autre question, monsieur Hargrave?

**M. Hargrave:** Monsieur le président, l'observation de M. Kroeger est très valable, mais évidemment nous avons abordé à toute vitesse cet amendement qui pourrais-je dire, faisait l'objet d'une discussion vigoureuse ce matin. C'est la raison pour laquelle j'ai décidé d'intervenir dès maintenant avant d'en arriver à la question des céréales.

Vous vous rappelez qu'il tombe évidemment sous l'annexe 1, mais il en va ainsi de l'orge moulue, de l'orge perlée, de l'orge en por et des pousses d'orge.

**Le président:** À mon avis, il s'agit-là de détails tandis que le mot blé est général.

**M. Hargrave:** Eh bien, je crois que le blé blanc et tendre du printemps constitue bien un détail précis, monsieur le président.

**Le président:** De toute façon, je ne suis pas un expert dans l'interprétation du projet de loi, mais il me semble que du blé, c'est du blé et c'est pourquoi j'ai fait mon intervention.

Merci.

**M. McKnight:** Monsieur le président, au sujet de la même question que M. Benjamin . . .

**Le président:** C'est à votre tour de toute façon.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président.

**M. McKnight:** Permettez-moi de commencer par une première chose. Hier, au sujet d'un rappel au règlement, monsieur le président, si je puis, avant que vous commenciez à me chronométrer, je pense, qu'en examinant ce projet de loi je pensais peut-être plus à l'avortement qu'au blé puisque j'ai parlé de la Commission Badgley. Pour être exact, j'aurais dû plutôt parler du rapport Tracken.

**Une voix:** La formule.

**M. McKnight:** Le rapport ou la formule Bracken sur l'attribution. Je suis persuadé que c'est la rédaction de ce projet de loi, monsieur le président qui a entraîné cette erreur. J'aimerais m'excuser auprès des fonctionnaires et de mes collègues.

Au sujet de la question soulevée par M. Benjamin, le conseiller juridique du comité a demandé, le 23 août, au conseiller général des Transports si cela était possible:

Est-ce que le gouverneur en conseil peut supprimer des marchandises de cette loi, ou son pouvoir se limite-t-il à ajouter des marchandises additionnelles?

Et voici la réponse du conseiller général:

[*Texte*]

No, the Governor in Council cannot delete commodities which are now listed. However, the Governor in Council may add commodities.

I do not think I heard that from you today in reply to Mr. Benjamin's question. Did I?

**Mr. D. Lefebvre:** Maybe the written reply was not as complete, but I say that you cannot delete crops that are now included in the bill . . .

**Mr. McKnight:** In this bill?

**Mr. D. Lefebvre:** —but I did not deal in the written reply on what might happen to crops that are later added.

**Mr. McKnight:** Okay, he may not delete crops that are in the bill now, but he may delete crops that are added at his will.

**Mr. D. Lefebvre:** Yes.

**Mr. McKnight:** At the Governor in Council's will. Okay.

**Mr. McKnight:** Now, Mr. Chairman, looking at the duties of the administrator and his committee, we look through the bill and we find several references to the obligations of the railway companies, the obligations to provide service, the obligations to provide infrastructure, some small holdback on variable costs, about 8%—that is a maximum holdback, 40% of 20%, 8%; it is not very big—and we come along and we do not see anything attached to this bill that lays any groundwork or any information to us, as committee members, as to what the railroads are going to do with this money.

This whole bill, this whole exercise, is to provide an infrastructure for the movement on the railroads of Canada. And when I go through the bill I do not find anything. I find references to monitoring by the CTC. We have asked the question: What is going to be done about it? We are told that Section 262 of the Railway Act now can apply. I guess my question is that if Section 262 of the Railway Act can apply, and will apply in the opinion of the government and their officials, why not be specific to the point of clarification and put Section 262 in the bill?

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, if Mr. McKnight saw me smiling during his earlier observations, it is because I was thinking of the late C.D. Howe, who had been reproached for saying . . .

**Mr. McKnight:** Oh, God help me!

**Mr. Kroeger:** —although I think he never quite said it: "What is a million?". The small amount that Mr. McKnight referred to for the holdback, by our calculations, would, if the whole system were in existence today, be of the order of \$45 million to \$50 million; and by the time the full contribution to constant costs is paid, it will be more of the order of \$75 million.

[*Traduction*]

Non, le gouverneur en conseil ne peut supprimer des marchandises qui sont déjà inscrites sur la liste. Néanmoins, le gouverneur en conseil peut ajouter des marchandises.

Je ne crois pas vous avoir entendu dire cela aujourd'hui en réponse à la question de M. Benjamin. Est-ce que je l'aurais entendu?

**M. D. Lefebvre:** Peut-être la réponse écrite n'était-elle pas aussi complète, mais je dis que des cultures ne peuvent être supprimées si elles sont inscrites dans le projet de loi . . .

**M. McKnight:** Dans ce projet de loi?

**M. D. Lefebvre:** —mais je n'ai pas traité dans la réponse écrite de ce qui pourrait arriver aux cultures qui ont été ajoutées ultérieurement.

**M. McKnight:** bien, il ne peut supprimer des cultures déjà mentionnées dans le projet de loi, mais il peut en ajouter d'autres à volonté.

**M. D. Lefebvre:** Oui.

**M. McKnight:** Au bon plaisir du gouverneur en conseil. Très bien.

**M. McKnight:** Maintenant, Monsieur le président, si l'on regarde les fonctions de l'administrateur et de son comité. Nous avons parcouru ce projet de loi et nous y avons relevé plusieurs mentions des obligations des sociétés ferroviaires, de leur obligation de fournir un service, de leur obligation de fournir une infrastructure, une certaine petite retenue sur les frais variables, environ 8 p. 100—il s'agit de la retenue maximale, 40 p. 100 de 20 p. 100, 8 p. 100; ce n'est pas très considérable—mais nous ne trouvons rien dans ce projet de loi qui servirait de base ou de renseignement qui nous permettrait, à titre de membres du comité, de savoir ce que les sociétés ferroviaires vont faire de cet argent.

Tout ce projet de loi, tout cet exercice, vise à fournir une infrastructure au transport ferroviaire au Canada. Et lorsque je parcours ce projet de loi, je ne trouve rien à ce sujet. Je trouve des mentions du contrôle qu'exercera la CTC. Nous avons posé la question: Que va-t-on faire à ce sujet? On nous dit que l'article 262 de la loi actuelle sur les chemins de fer peut s'appliquer. Je pense que ma question est la suivante: Si l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer peut s'appliquer, et s'appliquera de l'avis du gouvernement et de ses fonctionnaires, pourquoi ne le précise-t-on pas clairement en inscrivant l'article 262 dans le projet de loi à l'étude?

**M. Kroeger:** Monsieur le président, si M. McKnight m'a vu sourire pendant ses observations antérieures, c'est parce que je pensais au défunt C.D. Howe, à qui l'on a reproché d'avoir dit . . .

**M. McKnight:** Oh, que Dieu me vienne en aide!

**M. Kroeger:** —bien que je pense qu'il n'a jamais dit exactement cela: «Qu'est-ce qu'un million?». Le petit montant dont M. McKnight fait mention lorsqu'il a parlé de la retenue, serait, selon nos calculs, si tout le système existait aujourd'hui de l'ordre de 45 à 50 millions de dollars; et au versement de la pleine contribution aux frais permanents, il atteindrait davantage les 75 millions.



[Text]

**Mr. McKnight:** But we hear witnesses who say you overpaid them by \$50 million, so you are not holding back anything.

**Mr. Kroeger:** My point was simply that \$75 million is, by some standards, not a small sum.

The question of what the railways will do with the money, the intent of the bill is to provide for compensation to the railways for moving grain. There is debate about whether the compensation is adequate, inadequate, or over-generous; but the intent is to provide a level of compensation that could be termed as adequate.

There was a conscious decision that government should not get into the business of trying to run the railroad. That is to say that the people who are best placed to decide, when a locomotive needs to be reconditioned, when a siding needs to be lengthened, when a tunnel needs to be built, when a bridge needs to be constructed, are the people who are operating the railways themselves. Consequently, there is no attempt made in this bill to allow the government to, if you like, manage the capital, much less the operating systems of the railway.

• 1500

The bill does provide various safeguards to ensure that indeed, in return for being compensated, the railways provide the country on a continuing basis with an adequate and modern grain transportation system. There are various penalties that can be brought to bear, either if the others do not invest enough or if their performance on a week-by-week basis is not good enough.

All that being said on Mr. McKnight's question about Section 262 of the Railway Act, it is I think the judgment of officials, including our legal advisers, that as of the railways being compensated for moving grain, Section 262 becomes applicable. However, should the committee be of the view that it would be desirable to remove any doubt about the applicability of Section 262 by including an explicit statement in the bill, I think again that is the sort of subject on which the minister indicated he would like to have the committee's advice.

**Mr. McKnight:** The reason for my question again, Mr. Kroeger, was that in reply to questions put to the general counsel on the use of Section 262, whether it applies or not, the reply was:

It is not our view that Section 262 does not apply to grain traffic moving under the Crow rate. We allege, however, that the duty imposed on the railway companies by Section 262 is not an absolute one.

What is Section 262 if it is not an absolute imposition of service if the railroads are adequately compensated?

**Mr. Kroeger:** If they are adequately compensated, then the judgment expressed in the general counsel's letter to Mr. Thomson is that Section 262 applies. I think the reference Mr.

[Translation]

**M. McKnight:** Mais nous entendons des témoins qui nous disent que vous leur avez donné 50 millions de trop, alors vous ne retenez donc rien.

**M. Kroeger:** J'ai tout simplement voulu dire que 75 millions n'est pas une petite somme, aux yeux de certains.

Quant à savoir ce que les sociétés ferroviaires feront de cet argent, le but du projet de loi est de fournir une indemnisation à ces sociétés pour le transport des céréales. On discute pour savoir si cette indemnisation suffit, si elle ne suffit pas ou si elle est trop généreuse; mais le but est de fournir un niveau d'indemnisation qui pourrait être qualifié de suffisant.

On a décidé sérieusement que le gouvernement ne devait pas tenter de gérer les chemins de fer. C'est-à-dire que les gens le mieux placés pour décider lorsqu'il faut remettre à neuf une locomotive, rallonger une voie de garage, percer un tunnel, construire un pont, sont les exploitants de chemins de fer eux-mêmes. Par conséquent, ce projet de loi netente d'aucune façon de permettre au gouvernement, si vous le voulez, de gérer les capitaux, et encore moins d'exploiter les réseaux ferroviaires.

Le projet de loi contient effectivement certaines garanties visant à assurer que les compagnies de chemin de fer mettent sur pied, sur une base permanente, un réseau approprié et moderne de transport des grains à l'échelle du pays, en contrepartie d'une compensation financière. Un certain nombre de sanctions peuvent être imposées en cas d'investissements insuffisants ou de faible rendement, sur une base hebdomadaire.

Cela dit en réponse à la question de M. McKnight relativement à l'article 262 de la Loi sur les chemins de fer, je crois que les fonctionnaires ainsi que nos conseillers juridiques ont statué que l'article 262 était applicable à la compensation versée aux compagnies de chemin de fer pour effectuer le transport des grains. Cependant, si le comité estime qu'il vaut mieux supprimer toute incertitude relativement à l'applicabilité de l'article 262 en introduisant une déclaration explicite à cet effet dans le projet de loi, je crois qu'il s'agit là d'une question au sujet de laquelle le ministre voudrait connaître l'opinion du comité.

**M. McKnight:** Ma question était motivée par la réponse du Chef de Service du contentieux aux questions relatives à l'applicabilité de l'article 262; cette réponse était la suivante:

Nous ne croyons pas que l'article 262 ne soit pas applicable au transport des grains en vertu du taux du Nird-de-Corbeau. Nous affirmons toutefois que le droit imposé aux compagnies de chemin de fer en vertu de l'article 262 n'est pas absolu.

Qu'est donc l'article 262 sinon une imposition absolue des services, si les compagnies de chemin de fer reçoivent une compensation appropriée?

**M. Kroeger:** Si les compagnies reçoivent une compensation appropriée, l'article 262 est applicable, aux termes du jugement énoncé dans la lettre envoyée par le Chef du Service du

## [Texte]

McKnight is making relates to a court decision which took account of the fact that there was not full compensation, adequate compensation; and I think the court placed some emphasis on the phrase "within their powers" in arriving at its decision. That is to say, one could not force an entity to run itself into bankruptcy. But that question does not arise as of the passage by Parliament, if it sees fit, of Bill C-155.

**Mr. McKnight:** But Mr. Kroeger, it bothers us greatly when we hear statements from Mr. Snavely, who put together the base rate of revenues, when he says "marginally adequate" to the railroads. If I were a railroad, I would consider that "marginally adequate" removed me from the jurisdiction of Section 262.

**Mr. Kroeger:** A railway company might try that in court. It would be a much more chancy proposition than at present, in which very few people dispute that the railways are losing money moving grain. The court would presumably be looking at the much more judgmental areas of exactly what is adequate; what kind of a contribution to constant costs... what rate of cost of capital—that kind of thing. I do not exclude the possibility that a railroad might try that. Hence my earlier observation that if the committee felt that an explicit reference in the bill to the applicability of Section 262 were required, I am sure the minister would look at that very carefully.

**Mr. McKnight:** Just one final question. Going back to the administrator and the committee that establishes whether the railroads have provided adequate service, that looks at the feasibility of a system of awards and penalties—then again the CTC comes into play on whether this service has been provided, in their opinion. I see a bit of a contradiction here with the CTC also monitoring the performance of the railroads, along with the administrator and the senior grain transportation agency. The CTC will still have the responsibility if a case is put before it, I would presume, as it was in the case that was established where Section 262 does not apply; that they would still have that responsibility. Would the CTC still have that responsibility? Or would it rest solely with the senior grain transportation authority and the administrator?

**Mr. Kroeger:** First of all, on the question of which entity is responsible for what, I would say that the CTC in the bill is charged with the responsibility of monitoring the general investment programs of the railways and the overall investments; secondly, of the expenditures by the railways on maintenance of branch lines. The Senior Grain Transportation Committee and the administrator are responsible for monitoring the operational performance of the railways in actually

## [Traduction]

contentieux à M. Thomson. Je crois que M. McKnight fait allusion à un arrêt du tribunal qui avait tenu compte de l'absence de pleine compensation, d'une compensation appropriée; je crois me souvenir que le tribunal avait fait connaître sa décision en insistant quelque peu sur le terme «dans les limites de leurs attributions». C'est-à-dire qu'on ne peut demander à une compagnie de se mettre en faillite. Cependant, cette question ne se pose pas pour ce qui a trait à l'adoption du projet de loi C-155 par le Parlement, si ce dernier le juge bon.

**M. McKnight:** Cependant, monsieur Kroeger, cela nous gêne beaucoup d'entendre certaines déclarations de M. Snavely, qui a déterminé les tarifs de base des revenus, lorsqu'il utilise l'expression «marginale appropriée» pour les compagnies de chemin de fer. Si j'étais une de ces compagnies, j'estimerais que cette expression m'exclut des dispositions prévues à l'article 262.

**M. Kroeger:** Une compagnie de chemin de fer pourrait adopter une position devant les tribunaux. Cette position serait beaucoup aléatoire qu'actuellement, où très peu de gens contestent que les compagnies de chemin de fer subissent des pertes au niveau du transport des grains. Le tribunal se pencherait sans doute sur des notions juridiques de ce qui constitue le caractère approprié; le genre de contribution aux coûts constants... le taux de formation du capital—ce genre de chose. Je n'exclus pas la possibilité qu'une compagnie de chemin de fer puisse tenter d'adopter cette position. C'est pourquoi j'ai déjà dit que si le comité estimait que le projet de loi devait contenir un renvoi explicite à l'applicabilité de l'article 262, je suis persuadé que le ministre étudierait cette question de très près.

**M. McKnight:** Une dernière question. Revenons à l'Administrateur et au comité qui déterminent si les compagnies de chemin de fer ont assuré un service approprié et qui étudient la possibilité de mettre sur pied un système de récompenses et de sanctions là encore, la CCT entre en jeu et détermine si, à son avis, ce service a été assuré. J'y vois une légère contradiction, puisque la CCT, conjointement avec l'Administrateur et le Comité supérieur sur le transport des grains, surveillent également le rendement des compagnies de chemins de fer. Je suppose qu'il appartiendra encore à la CCT de trancher la question si un cas lui est soumis, comme ce fut le cas au moment où fut déterminé que l'article 262 n'était pas applicable; il leur appartiendrait encore de décider de ces questions. La CCT conserverait-elle ces fonctions ou seraient-elles confiées exclusivement au Comité supérieur sur le transport des grains et à l'Administrateur?

• 1505

**M. Kroeger:** Tout d'abord, pour ce qui a trait aux attributions de chaque organisme, je dirais que le projet de loi confie à la CCT la charge de surveiller les programmes généraux d'investissement des compagnies de chemins de fer, leurs placements globaux ainsi que les dépenses effectuées par ces compagnies pour l'entretien des embranchements. Il appartient au Comité supérieur sur le transport des grains et à l'Administrateur de surveiller le rendement opérationnel des compagnies



[Text]

moving the grain and meeting the targets... that type of thing.

Now, it is an interesting point Mr. McKnight raises. Here you would have a situation in which the CTC was making a judgment under Section 155 about the adequacy of railway investment programs and reporting on those to the minister, and the same body would be required to make a comparable judgment if someone were to bring a complaint against the railways under Section 262. I do not know that would put CTC in a conflict of interest situation so much as telegraphing in advance what their position was on the adequacy of the investment programs. If they already had conveyed a finding to the minister that the investment programs were inadequate, that might very well invite some Section 262 complaints and the obverse proposition would also hold.

**Mr. McKnight:** Just one final question, Mr. Chairman...

**The Acting Chairman (Mr. Bockstael):** You said that before. Your time has run out, Mr. McKnight, please. You were at your time limit when you said "One final question". Now you are saying, One more final question.

**Mr. McKnight:** No, I did not say one final question before; no. It is a point of clarification for the deputy minister, Mr. Chairman, who on two occasions has said he was sure that the minister would look at Section 262 being placed within the confines of Bill C-155. In the opinion of the officials of the department, would that type of amendment be acceptable under the confines that we found we operated under this morning? Would it change the intent of the act, or would it be an acceptable amendment?

**Mr. Kroeger:** I do not think it would have any impact on the fiscal obligations of the Crown. This is a responsibility which would then be explicitly laid on the railways. So, without presuming to make a judgment about parliamentary procedure, on the face of it I would not see that difficulty.

If I understood Mr. McKnight correctly, he was raising further the question of whether an explicit reference to Section 262 would add anything to the bill. We do not believe it would except, perhaps, for an element of certainty. If I recall correctly, when Mr. Burbidge of CP appeared in front of the committee made an explicit statement that he thought Section 262 was applicable. So that tends to support the view that we had already arrived at. Nevertheless, all of that being the case, if there were a view that an explicit reference to Section 262 would eliminate any risk of future ambiguity, that could certainly be considered.

**Mr. McKnight:** No disrespect to Mr. Burbidge, but some people would be more comfortable with it in the bill.

**Mr. Kroeger:** Indeed.

[Translation]

pour ce qui a trait au transport des grains et à l'atteinte des objectifs—ce genre de choses.

M. McKnight a soulevé une question intéressante. Il pourrait arriver que la CCT remette un jugement en vertu de l'article 155, relativement au caractère approprié des programmes d'investissement des compagnies de chemins de fer et fasse rapport à ce sujet au Ministre et qu'elle soit également appelée à rendre un jugement comparable à la suite d'une plainte à l'endroit des compagnies de chemins de fer, en vertu de l'article 262. Je ne sais pas s'il s'agirait là d'une situation de conflit d'intérêts plus évidente que de faire connaître d'avance leur position relativement au caractère approprié des programmes d'investissement. Si la CCT avait déjà fait savoir au Ministre que les programmes d'investissement n'étaient pas appropriés, cela pourrait fort bien entraîner certaines plaintes en vertu de l'article 262 et l'inverse pourrait également être vrai.

**M. McKnight:** Une dernière question, monsieur le président...

**Le président suppléant (M. Bockstael):** Vous l'avez déjà demandé. La période de temps qui vous était allouée s'est écoulée, monsieur McKnight, s'il vous plaît. Vous en étiez déjà là lorsque vous avez dit «une dernière question». Vous dites maintenant une autre dernière question.

**M. McKnight:** Non, je n'ai pas encore demandé une dernière question; non. Je désire demander des éclaircissements au sous-ministre, monsieur le président, oui à deux reprises, a soutenu qu'à son avis, le Ministre étudierait la possibilité d'inclure l'article 262 dans le projet de loi C-155. Selon les fonctionnaires du ministère, ce type d'amendement serait-il acceptable selon les limites imposées à nos activités ce matin? Cela modifierait-il la portée de la loi ou s'agirait-il d'un amendement acceptable?

**M. Kroeger:** À mon avis, cela n'aura aucune répercussion sur les obligations financières de la Couronne. Cette responsabilité serait alors explicitement attribuée aux compagnies de chemins de fer. Ainsi, sans porter de jugement sur la procédure parlementaire, à première vue, je ne vois pas cette difficulté.

Si j'ai bien compris la position de M. McKnight, il voulait savoir si un renvoi explicite à l'article 262 ajouterait quelque chose au projet de loi. À notre avis, ce ne serait pas le cas, sauf peut-être pour un élément de certitude. Si mes souvenirs sont justes, lorsque M. Burbidge du CP s'est présenté devant le Comité, il a fait une déclaration explicite précisant qu'à son avis, l'article 262 était applicable. Cela vient donc corroborer la conclusion à laquelle nous sommes arrivés. Néanmoins, compte tenu de toutes ces données, si l'on estime qu'un renvoi explicite à l'article 262 aurait pour effet de supprimer tout risque d'ambiguïté, cette position serait certainement prise en considération.

**M. McKnight:** Sans vouloir manquer de respect à M. Burbidge, certaines personnes seraient plus rassurées si l'article était incorporé au projet de loi.

**M. Kroeger:** C'est vrai.

[Texte]

**The Acting Chairman (Mr. Bockstael):** Mr. Mazankowski, you are on next.

**Mr. Mazankowski:** Thank you. This is just a point of clarification. What is your position with respect to Section 262? On June 29 before this committee, you said that Section 262 has not been applicable, because the railways were losing money to move grain.

• 1510

Your general counsel says: "It is not our view that Section 262 does not apply to grain traffic moving under the Crow rate."

**Mr. D. Lefebvre:** Maybe here there is a bit of semantics involved . . .

**Mr. Mazankowski:** That is another eight-cylinder word.

**Mr. D. Lefebvre:** —between "applicable" and "having been applied". Section 262 has been there, and it says:

the CTC can request the carrier to provide reasonable and adequate facilities for the movement of all commodities.

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**Mr. D. Lefebvre:** The courts have specifically stated that in the case of acts of God, for instance, strikes, and they have added, when it creates a hardship on the carrier that outweighs—well, I am just quoting some of the justices of the courts . . .

**Mr. Mazankowski:** Yes, sure.

**Mr. D. Lefebvre:** When the hardship on the carrier outweighs the public interest, then the CTC does not have to force the carrier, for instance, to go bankrupt in trying to provide a service for which it is not compensated.

**Mr. Mazankowski:** Is "hardship" and "bankrupt" synonymous here or are there other conditions?

**Mr. D. Lefebvre:** Well, the words were that if the returns—well, I do not know the exact words, but the essence was that if the returns are such that by providing certain services a carrier would more or less go bankrupt . . .

**Mr. Mazankowski:** By implication, then, that same kind of situation could apply with respect to service on a branch line, could it not, even under the new act?

**Mr. D. Lefebvre:** Under the new act the railways are compensated.

**Mr. Mazankowski:** Yes, but if they have to prove they have to spend a lot of money on up-grading the branch line, etc. etc., in order to provide that service, they could say well, it is going to impair their financial viability and could eventually lead to bankruptcy, and they could be relieved of it. I mean, that is the argument you are now using.

[Traduction]

**Le président suppléant (M. Bockstael):** Monsieur Mazankowski, c'est votre tour.

**M. Mazankowski:** Je vous remercie. Quelques éclaircissements seulement. Que pensez-vous de la question relative à l'article 262? Le 29 juin, vous avez dit à ce Comité que l'article 262 n'a pu être appliqué parce que les compagnies de chemins de fer subissaient des pertes au niveau du transport des grains.

Le Chef de votre Service du contentieux a dit: «Nous n'estimons pas que l'article 262 ne soit pas applicable au transport des grains selon le taux du Nid-de-Corbeau».

**M. D. Lefebvre:** Cette phrase comporte sans doute quelques nuances sémantiques . . .

**M. Mazankowski:** Un autre mot compliqué.

**M. D. Lefebvre:** —entre «applicable» et «appliqué». L'article 262 traite de cette question et précise:

la CCT peut exiger du transporteur qu'il fournisse les moyens raisonnables et appropriés pour assurer le transport de tous les produits.

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. D. Lefebvre:** Les tribunaux ont déterminé que, dans les cas de force majeure, par exemple des grèves, et ils ont ajouté, lorsque les difficultés éprouvées par le transporteur l'emportent sur—eh bien, je me contente de citer certains des juges . . .

**M. Mazankowski:** Oui, bien entendu.

**M. D. Lefebvre:** Lorsque les difficultés éprouvées par le transporteur l'emportent sur l'intérêt général, la CCT n'est pas tenue de contraindre le transporteur, par exemple, à faire banqueroute afin de tenter d'assurer un service pour lequel il ne reçoit aucune compensation.

**M. Mazankowski:** «Difficultés» et «banqueroute» sont-ils synonymes ici ou a-t-on énoncé d'autres conditions?

**M. D. Lefebvre:** Eh bien, on a dit que si les bénéfices—je ne connais pas les mots exacts, mais on disait en substance que si les bénéfices reçus à la suite de certains services rendus par un transporteur entraînaient plus ou moins la banqueroute de ce dernier . . .

**M. Mazankowski:** Implicitement, le même genre de situation pourrait s'appliquer au service sur un embranchement, n'est-ce pas, même en vertu de la nouvelle loi?

**M. D. Lefebvre:** En vertu de la nouvelle loi, les compagnies de chemin de fer reçoivent une compensation.

**M. Mazankowski:** Oui, mais si elles sont tenues de prouver qu'elles consacrent des sommes importantes à l'amélioration de l'embranchement, etc. etc., afin d'assurer ce service, les compagnies pourraient fort bien soutenir que cela compromet leur viabilité financière et éventuellement les mener à la banqueroute; elles seraient alors dégagées de leur responsabilité. C'est l'argument que vous invoquez actuellement.



[Text]

**Mr. D. Lefebvre:** Under the act, system-wise, the railways are compensated for all their costs, all their viable costs on grain-dependent branch lines.

**Mr. Kroeger:** If I could just add to Mr. Lefebvre's answer, Mr. Chairman, the freight rates that would be arrived at through the workings of this bill are averaged. You have a certain cost per tonne that is arrived at. The only variable that is to be applied, then, is distance. Just multiply the distance by the number of tonnes. So, if you have a higher cost for moving on a branch line and a lower cost for moving on a main line, those are not reflected in the tariff except in cases where the discount under Section 45 might apply.

In other words, the railways could not claim they were suffering injury or hardship because of movement on a branch line, or expenditures on a branch line. Those higher costs are reflected in the average rate to be established, which covers all costs, low and high.

**Mr. Mazankowski:** In other words, there are occasions when branch lines get plugged with snow in November, and are not serviced until April or May the following year, and there has been really no legal way in which the railways could be forced to provide that service, but you are saying that under Bill C-155 the railways would be obligated to provide that service?

**An hon. Member:** And charge for the service.

**Mr. Mazankowski:** Those are called snow lines; there are quite a few of them.

**An hon. Member:** They are all acts of God.

**Mr. Mazankowski:** We have snowplows too, though.

**Mr. D. Lefebvre:** The legal answer, I think, is that if they were not plowing certain branch lines, the CTC could look at this and see whether it was reasonable for the shipper to ask that the branch lines be plowed. If the CTC thought that it was reasonable, then the railways would have to plow it. Of course, this would be added to their costs and it would increase by a small amount . . .

• 1515

**Mr. Mazankowski:** Added to whose cost?

**Mr. D. Lefebvre:** The cost to the railways of operating grain-dependent branch lines. It would be built into the cost, the eligible cost of the railways of transporting grain and be built in the rate.

**Mr. Mazankowski:** When members of Parliament get calls in the middle of the winter about the lack of adequate service on the branch line because the line has not been plowed out, the proper route after contacting the railroad would be

[Translation]

**M. D. Lefebvre:** En vertu de la loi, les compagnies de chemin de fer sont dédommagées de l'ensemble de leurs coûts, à l'échelle du réseau, de l'ensemble de leurs coûts relatifs aux embranchements assurant le transport des grains.

**M. Kroeger:** Permettez-moi d'ajouter quelque chose à la réponse de M. Lefebvre, Monsieur le président; les coûts de transport déterminés en vertu des dispositions de ce projet de loi sont établis selon une moyenne. On détermine un certain coût par tonne. La distance constitue donc la seule variable qui puisse être appliquée. Il suffit de multiplier la distance par le nombre de tonnes. Par conséquent, s'il en coûte davantage pour transporter la marchandise sur un embranchement et si les coûts de transport sur la ligne principale sont moindres, ces coûts ne sont pas reflétés dans le tarif, sauf dans les cas où le rabais prévu à l'article 45 pourrait s'appliquer.

En d'autres mots, les compagnies de chemin de fer ne pourraient pas prétendre qu'elles subissent des difficultés ou des dommages en raison du transport sur un embranchement ou des dépenses effectuées sur un embranchement. Ces coûts plus élevés sont incorporés au taux moyen qui doit être établi et qui regroupe l'ensemble des coûts, faibles ou élevés.

**M. Mazankowski:** En d'autres mots, lorsque des embranchements ont été bloqués par la neige en Novembre et n'ont été dégagés qu'en Avril ou Mai l'année suivante, aucun moyen légal n'a pu être utilisé pour contraindre les compagnies à assurer ce service; vous dites cependant qu'en vertu du projet de loi C-155, les compagnies seraient tenues d'assurer ce service?

**Une voix:** Et imposer des frais pour ce service.

**M. Mazankowski:** On les appelle des lignes enneigées; et il en existe un bon nombre.

**Une voix:** Ils constituent tous des cas de force majeure.

**M. Mazankowski:** Nous disposons également de chasse-neige.

**M. D. Lefebvre:** En termes de droit, je crois que si les compagnies ne dégagent pas certains embranchements, la CCT pourrait se pencher sur la question et voir s'il serait raisonnable pour l'expéditeur de demander que les embranchements soient dégagés. Si la CCT le juge raisonnable, alors les compagnies de chemin de fer devront dégager les voies. Bien sûr, ceci viendrait ajouter à leurs frais et augmenterait légèrement . . .

**M. Mazankowski:** Ajouterait aux frais de qui?

**M. D. Lefebvre:** Aux frais que les compagnies de chemin de fer doivent supporter pour l'exploitation de voies de service réservées au transport des céréales. Ces frais seraient intégrés aux coûts admissibles du transport des céréales par les compagnies de chemin de fer et seraient incorporés au tarif.

**M. Mazankowski:** Lorsque les députés reçoivent des appels en plein hiver au sujet du manque d'entretien d'une voie de service qui n'a pas été déblayée, ils devraient communiquer avec la compagnie de chemin de fer responsable, puis avec la

## [Texte]

through the CTC. In your view, they would then initiate the kind of action necessary to ensure that service was provided.

**Mr. D. Lefebvre:** Not necessarily. Let us say that you had one carload, to use an extreme, and you needed to plow a very long . . .

**Mr. Mazankowski:** I am talking about something within reason.

**Mr. D. Lefebvre:** If it is within reason, the CTC has the power to force the railways to plow.

**Mr. Mazankowski:** I am always a reasonable person. I always close my questions in that frame of mind.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, if I could add to that. There is presumably going to be a difference between the situation that exists now, in which a railway would be required to spend money plowing out a branch line so it could move grain on which it would lose money, as compared with a situation in which, by plowing out a branch line, a railway would be able to move traffic from which it gained a normal return.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I want to move to another area that has to do with the definition of movement. Could I ask Mr. Kroeger what the implications would be if one were to modify Clause 2.(1)(a) by inserting the words "for export", and if that were not the case, what the implications would be of deleting the words "for export" under Clause 2.(1)(b). Because the words "for export" are presently incorporated into Clause 2.(1)(b), I am wondering why it was not deemed advisable to remove that so it would allow domestic grain moving into British Columbia to move at the statutory rate.

First, I guess what we are really talking about is what volume of grain moves, for domestic purposes, west of Thunder Bay? What does it mean in terms of cost? Also, what volumes move for domestic utilization to British Columbia, and what would the additional burden be if those feed grains were to move at the statutory rate? If you do not have the details on that, Mr. Kroeger, perhaps you might be able to provide them later, but if you have them now I would appreciate it.

**Mr. Kroeger:** I will do the first part of the answer and I will ask Nick Mulder to provide some data in round figures that I think he has just obtained from a representative of the Department of Agriculture.

Concerning the wording of subclauses (a), (b) and (c) under "movement", that wording is lifted from the 1925 act.

**Mr. Mazankowski:** Yes, I know that, but we are undergoing major revision here. This is a very, very major bill and we are trying to remove inequities and anomalies to create a better package. That is one of the reasons for the bill.

**Mr. Kroeger:** I do not dispute that. I was merely explaining why the wording is as it is at the moment. It does not, of course, exclude the possibility of amendments to that wording.

## [Traduction]

CCT. À notre avis, ceci inciterait à la prise de mesures visant à s'assurer que le déneigement est effectué.

**M. D. Lefebvre:** Pas nécessairement. Disons que vous avez un plein wagon, ce qui représente une situation extrême, et que vous devez déblayer une très longue distance . . .

**M. Mazankowski:** Je parle d'une situation qui n'excède pas les limites du raisonnable.

**M. D. Lefebvre:** Si la chose est raisonnable, la CCT peut obliger la compagnie de chemin de fer à déblayer la voie.

**M. Mazankowski:** Je suis toujours une personne raisonnable. Je choisis toujours ma question dans cet état d'esprit.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, je désirerais ajouter quelque chose. Il doit vraisemblablement y avoir une différence entre la situation dont il est question maintenant, dans laquelle une compagnie de chemin de fer est obligée de dépenser de l'argent pour déblayer une voie de service en vue de transporter des céréales sur lesquelles elle perdra de l'argent, et une situation selon laquelle une compagnie de chemin de fer, en déblayant une voie de service, peut transporter des marchandises dont elle tire un revenu normal.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je désire passer à un autre domaine, qui porte sur la définition du transport. Est-ce que je pourrais demander à M. Kroeger ce qui arriverait si on modifiait l'article 2.(1)a) en insérant les termes «pour exportation», et, lorsque ce n'est pas le cas, qu'arriverait-il si on supprimait les mots «pour exportation» de l'article 2.(1)b)? Comme les mots «pour exportation» font actuellement partie de l'article 2.(1)b), je me demande comment il se fait que l'on n'ait pas jugé utile de retirer ces termes afin que les céréales puissent être transportées à l'intérieur de la Colombie-Britannique selon le tarif statuaire.

En premier lieu, si je ne me trompe, nous parlons en fait de la quantité de céréales transportées pour consommation intérieure à l'ouest de Thunder Bay? Qu'est-ce que cela signifie en termes de coûts? En second lieu, quelles sont les quantités de céréales pour consommation intérieure transportées en Colombie-Britannique, et quels seraient les frais supplémentaires si ces grains de provende étaient transportés au tarif statuaire? Si vous ne pouvez fournir des précisions à ce sujet, monsieur Kroeger, peut-être que vous pourriez le faire plus tard; mais si vous les avez actuellement, j'aimerais que vous nous en fassiez part.

**M. Kroeger:** Je vais répondre à la première partie de votre question et demander à Nick Mulder de fournir les quelques précisions en chiffres ronds qu'il vient d'obtenir, je crois, d'un agent du ministère de l'Agriculture.

Au sujet du libellé des paragraphes a), b) et c) sous «mouvement», ce libellé est tiré dans la loi de 1925.

**M. Mazankowski:** Oui, je sais, mais nous procédons ici à une révision majeure. Cette loi a une très grande importance et nous essayons d'en éliminer les injustices et les anomalies afin de l'améliorer. C'est l'une des raisons du présent projet de loi.

**M. Kroeger:** Je suis d'accord. J'essaie seulement d'expliquer pourquoi le libellé est ce qu'il est actuellement. Je n'exclue évidemment pas la possibilité de modifier ce libellé.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**Mr. Kroeger:** On the implications of adding the words "for export" to subclause (a), that would cut off from eligibility grains moving into eastern Canada.

**Mr. Mazankowski:** For domestic purposes.

**Mr. Kroeger:** For domestic use.

• 1520

**Mr. Mazankowski:** How much grain are we talking about?

**Mr. Kroeger:** I would like to ask Mr. Mulder or perhaps Mr. Migie...

**Mr. Mazankowski:** We have a program called the feed freight assistance program. Might it not be better to incorporate whatever kind of assistance is necessary and deemed advisable? Would it not be better to incorporate any subsidy or program of support under a feed freight assistance program for the sake of consistency, because really what you are doing is you are treating one part of the country differently from the other; and while that has been done for 80-some-odd years, maybe it is time that was changed.

**The Vice-Chairman:** We will listen to the answer now, please.

**Mr. Kroeger:** Before Mr. Mulder gives his answer, I would just express a caution that the approach Mr. Mazankowski describes is a two-edged sword in the sense that...

**Mr. Mazankowski:** That is why I am exploring it.

**Mr. Kroeger:** —by subsidizing the movement of feed grain from western Canada into eastern Canada, there has been, I think, some disincentive to the production of feed grains in eastern Canada.

**Mr. Mazankowski:** Oh, yes, but I am only talking to the same level that they would receive under the Crow benefit. I mean, that is a variable, because the feed freight assistance program is something that is under constant review; it is probably being reviewed right now. But I was only talking about it in terms of providing that equivalent under a feed freight assistance program and just sort of leaving the whole thing for export purposes only. That is one way of creating equal treatment from one region to the other.

**The Vice-Chairman:** Mr. Mulder, please.

**Mr. Nick Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Department of Transport):** I am responding to the question that Mr. Mazankowski asked, Mr. Chairman, with respect to the domestic shipments from the west to the east. The rough figure is about 4 million tonnes.

**Mr. Mazankowski:** Four million tonnes?

**The Vice-Chairman:** You can come on again later, Mr. Mazankowski. I now call on...

**Mr. Mazankowski:** Well, would he answer? Maybe he would have answered the second part of it.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Oui.

**M. Kroeger:** En ce qui concerne les effets de l'adjonction des termes «pour exportation» au paragraphe a), ceci rendrait inadmissible les céréales dans l'est du Canada.

**M. Mazankowski:** Pour consommation intérieure.

**M. Kroeger:** Pour usage intérieur.

**M. Mazankowski:** De quelle quantité de grain parlons-nous?

**M. Kroeger:** J'aimerais demander à M. Mulder ou peut-être à M. Migie...

**M. Mazankowski:** Nous avons un programme appelé le programme d'aide au transport des aliments du bétail. Ne serait-il pas préférable d'incorporer le genre d'aide que l'on juge nécessaire ou souhaitable? Ne serait-ce pas préférable d'incorporer une subvention ou un programme d'aide dans le cadre du programme d'aide au transport des aliments du bétail dans un souci d'uniformité, parce que vous êtes en train de traiter une partie du pays différemment de l'autre; étant donné que cela dure depuis quelques quatre-vingts années, il est peut-être temps d'y apporter des changements.

**Le vice-président:** Nous allons maintenant écouter la réponse, s'il-vous-plaît.

**M. Kroeger:** Avant que M. Mulder donne sa réponse, je voudrais juste vous avertir que la description de M. Mazankowski est une épée à deux tranchants dans le sens que...

**M. Mazankowski:** C'est pourquoi j'étudie la question.

**M. Kroeger:** ... en subventionnant le transport des aliments du bétail à partir de l'ouest canadien jusqu'à l'est, nous avons ralenti la production des céréales fourragères dans l'est du pays.

**M. Mazankowski:** Oh, oui, mais je parle seulement au même niveau qu'ils recevraient en vertu des avantages du Pas du Nid-de-Corbeau. Je dis que c'est variable parce que le programme d'aide au transport des aliments du bétail est constamment révisé; il est probablement en cours de révision à l'heure actuelle. Mais je disais seulement qu'il faudrait fournir cet équivalent dans le cadre d'un programme d'aide au transport des aliments du bétail et laisser en quelque sorte toute la chose à des fins d'exportation seulement. C'est une façon de traiter également toutes les régions.

**Le vice-président:** Monsieur Mulder, s'il-vous-plaît.

**M. Nick Mulder (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada):** Je réponds à la question que M. Mazankowski a posée, monsieur le président, en ce qui concerne les expéditions intérieures de l'ouest à l'est. On parle, en gros, de 4 millions de tonnes.

**M. Mazankowski:** Quatre millions de tonnes?

**Le vice-président:** Vous reviendrez plus tard, Monsieur Mazankowski. Je demande maintenant...

**M. Mazankowski:** Bien, va-t-il répondre? Peut-être qu'il aurait répondu à la deuxième partie de ma question.

[Texte]

**The Vice-Chairman:** Did you have an answer to the second part?

**Mr. Mulder:** The second part being what, Mr. Mazankowski? I was talking to Mr. Migie and I did not . . .

**Mr. Mazankowski:** Well, because of the unequal treatment, as it relates to regions, you are applying it only to export when grain moves to British Columbia, and you are applying it both to domestic and export when it moves east.

**Mr. Mulder:** Right; and there is an inequity. I am not so sure it is exactly what Mr. Kroeger answered, but in part it is because we just took the current Crow rate regime and we bent over backwards to some extent not to make too many changes in the current kind of rate structure and distribution of grains across the country, and the current regime is along that line. As you know, earlier on we said we kept the rate scale basically the same. We did not want to tamper with too many things.

**Mr. Mazankowski:** Perhaps I could ask Mr. Mulder another question.

**Mr. Mayer:** He can have my time, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Mulder could maybe dig up the information while I am waiting for my next round. What amount of grain moves for domestic purposes through British Columbia? Perhaps you could give me that. You could also give me the information as to where the final destination of that 4 million tonnes is which moves eastward, what kind of grains, and how much of that grain is also subsidized under the feed freight assistance program.

**Mr. Mulder:** I will get you that; but the answer to the first one is roughly 300,000 tonnes. The answers to the second and third parts we will get for you.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**Mr. Mayer:** You say 300,000 tonnes goes west?

**An hon. Member:** To B.C.

**Mr. Mulder:** Yes.

**Mr. Mayer:** Is it mainly barley?

**Mr. Mulder:** Mr. Migie is—I am almost being a secretary here. Perhaps . . .

**Mr. Mazankowski:** Perhaps, Mr. Chairman, we could ask Mr. Migie to come to the table.

**The Vice-Chairman:** All right, we invite Mr. Migie to come to the table.

**Mr. H. Migie (Director, Food Markets Analysis, Agriculture Canada):** Maybe I should just come back to one point. The feed freight assistance program was not designed to be completely an offset to Crow in the sense of providing equal treatment.

[Traduction]

**Le vice-président:** Avez-vous une réponse en ce qui concerne la deuxième partie?

**M. Mulder:** Quelle était la deuxième partie, Monsieur Mazankowski? Je parlais à M. Migie et je n'ai pas . . .

**M. Mazankowski:** Bien, c'est au sujet du traitement inégale en ce qui concerne les régions; vous l'appliquez seulement à l'exportation lorsque le grain est expédié en Colombie-Britannique et au transport extérieur et intérieur lorsqu'il est expédié vers l'est.

**M. Mulder:** Bon; et il y a une injustice. Je ne suis pas certain que c'est exactement ce que M. Kroeger a répondu, mais en partie c'est parce que nous avons seulement pris le taux actuel du Pas du Nid-de-Corbeau et nous l'avons appliqué dans une certaine mesure pour ne pas apporter trop de changements dans la structure actuelle des taux et la distribution du grain à travers le pays et le régime actuel est conforme à cela. Comme vous le savez, nous avons dit plus tôt que nous n'avions pas changé fondamentalement le taux. Nous ne voulions pas toucher à trop de choses.

**M. Mazankowski:** Peut-être que je pourrais poser une autre question à M. Mulder.

**M. Mayer:** Je peux lui consacrer du temps, Monsieur le président.

**M. Mazankowski:** M. Mulder pourrait peut-être obtenir les renseignements pendant que j'attends le tour suivant. Quelle quantité de grain destiné au commerce intérieur passe par la Colombie-Britannique? Vous pourriez peut-être répondre à cela. Vous pourriez également me dire quelle est la destination finale de ces 4 millions de tonnes qui partent vers l'est, quelle sorte de grain s'agit-il et quelle proportion de ce grain est subventionnée dans le cadre du programme d'aide au transport des aliments du bétail.

**M. Mulder:** Je vais vous obtenir ces renseignements; mais la réponse à la première question est environ 300 000 tonnes. Je vais me renseigner pour vous au sujet de la deuxième et de la troisième parties.

**M. Mazankowski:** Merci.

**M. Mayer:** Vous dites que 300 000 tonnes partent vers l'ouest?

**Une voix:** En Colombie-Britannique.

**M. Mulder:** Oui.

**M. Mayer:** Est-ce surtout de l'orge?

**M. Mulder:** M. Migie est . . . Je suis presque un secrétaire ici. Peut-être . . .

**M. Mazankowski:** Nous pourrions peut-être, Monsieur le président, demander à M. Migie de venir à la table.

**Le vice-président:** Très bien, nous invitons M. Migie à venir à la table.

**M. H. Migie (directeur, Analyse des denrées alimentaires, Agriculture Canada):** Peut-être que je devrais revenir sur un point. Le programme d'aide au transport des aliments du bétail n'a pas été conçu pour compenser le Pas du Nid-de-Corbeau dans le sens d'un traitement égal.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** I did not suggest that.

**Mr. Migie:** No. But one of the problems with trying to do that would be that the program right now also includes parts of Quebec and further east, as well as part of Ontario. It is more along lines of the same basis across each region. So it would not be logical to have that particular area somehow having its payment per tonne related to the Crow rate.

• 1525

I do not have the amounts before me as to how much of the grain comes from the B.C. Peace River area down to the coast of British Columbia, say from the prairie region, but I know the Canada Grains Council did a very nice summary of the grain movement from the prairie region. I can get that to you.

**Mr. Mayer:** What can you tell us about the historical volumes? What has happened? I should know, but I do not. It has been going down, I believe, has it not, over the last 10 years, say? Could you provide us with that kind of information?

**Mr. Migie:** I think I had better get the information to you. I know the grains council did a table which was a five-year average, and then a forecast to 1990, which I can bring forward very easily.

**The Vice-Chairman:** The Chair takes it Mr. Migie will make those available to the clerk for circulation to the members.

**Mr. Mayer:** I guess just to pursue it a little bit more from a common-sense point of view—if there is such a thing as common sense any more with a lot of these things—eastern Canada is, in some areas, capable of producing a fair amount of feed grain itself, or at least feed for ruminant livestock. When you get into British Columbia, their capacity to produce is very limited. So if you look at equal treatment for different regions in the country, I think you can make a pretty good case that you either add on “export” in subclause (a) of the definitions, under “movement”, or you take off “export” on the other one.

I think you understand what I am saying. If you are going to treat the different regions in the country on some kind of an equitable basis, you can make a very good case for that. Anyway, I would agree with Mr. Mazankowski wholeheartedly on that kind of a suggestion.

Let me ask, in general terms, when we are talking about Clause 2, under “Definitions”, what would the departmental officials think about including in “Definitions” some of the technical terms that are used in arriving at railway costing; for instance cost of capital, constant costs—those kinds of things, so that at least we have something to refer to, and even though they may be complex and esoteric and involved and everything else, at least they are there in black and white to make reference to? Would that be something the minister would look favourably on? I would be prepared to submit some for inclusion if they would be acceptable.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Je n'ai pas supposé cela.

**M. Migie:** Non. Mais un des problèmes à essayer de faire cela serait que le programme inclut actuellement des parties du Québec et des parties éloignées de l'est ainsi qu'une partie de l'Ontario. La base est la même pour chaque région. Il ne serait donc pas logique de faire payer chaque tonne par cette région en particulier, selon le taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Je n'ai pas sous les yeux les quantités de céréales qui sont transportées de la région de la Rivière-de-la-Paix en Colombie-Britannique jusqu'à la côte de Colombie-Britannique, disons de la région des Prairies, mais je sais que le Conseil des grains du Canada a brossé un excellent tableau du transport des céréales à partir de la région des Prairies. Je peux vous le procurer.

**M. Mayer:** Que pouvez-vous nous dire au sujet des volumes dans le passé? Qu'est-il arrivé? Je devrais le savoir, mais je ne le sais pas. Je crois qu'ils ont diminué depuis dix ans, n'est-ce pas? Pourriez-vous nous donner ce genre de renseignement?

**M. Migie:** Je pense que je devrais vous fournir cette information. Je sais que le Conseil des grains a fait un tableau de la moyenne sur cinq ans et ensuite une prévision jusqu'en 1990, que je peux vous trouver très facilement.

**Le vice-président:** La présidence comprend que M. Migie mettra ces documents à la disposition du greffier pour les distribuer aux membres.

**M. Mayer:** Je suppose que pour poursuivre un peu dans une optique de gros bon sens, s'il existe encore du gros bon sens pour beaucoup de ces choses, l'Est du Canada peut, dans certains domaines, produire lui-même une bonne quantité de céréales fourragères, du moins pour les ruminants. En Colombie-Britannique, leur capacité de produire est très limitée. Si vous cherchez à traiter également les diverses régions du pays, je pense que vous pouvez fort légitimement soit ajouter «pour exportation» dans la disposition a) des définitions, sous «mouvement du grain», soit supprimer «pour exportation» dans les autres.

Je pense que vous comprenez ce que je dis. Si vous allez traiter les diverses régions du pays de façon à peu près équitable, vous pouvez facilement justifier cela. De toute façon, je suis de tout coeur avec M. Mazankowski pour ce genre de proposition.

En termes généraux, lorsque nous parlons de l'article 2, sous «définitions», qu'est-ce que les fonctionnaires du ministère penseraient de l'idée d'inclure dans les définitions certains des termes techniques qui sont utilisés pour déterminer les coûts ferroviaires; par exemple, le coût du capital, les coûts constants, ce genre de chose, afin que nous puissions au moins nous rapporter à quelque chose et même s'ils sont complexes et ésotériques et bien d'autres choses, ils seront au moins là noir sur blanc pour que nous puissions nous y rapporter? Serait-ce quelque chose que le ministre verrait d'un bon oeil? Je serais prêt à en proposer, s'ils sont acceptables.

[Texte]

**Mr. D. Lefebvre:** We do not define words, expressions that have a meaning that is clearly understood—not necessarily by the man on the street, but if they are clearly understood by the people in one particular trade, they are not defined. In this case we had, for instance, experts from the CDC who confirmed to us that words like “constant cost” in railway accounting had a meaning that was clearly understood by everyone knowledgeable in that field.

**Mr. Mayer:** Are you knowledgeable in that field, Mr. Lefebvre?

**Mr. D. Lefebvre:** No.

**Mr. Mayer:** I was going to ask you, if you were, if you could define it for us.

**Mr. Kroeger:** We would have to check on this, but I do not think that “constant cost” and “cost of capital” are defined even in the Railway Act.

**Mr. Mayer:** Maybe this is a good place to start putting some parameters on them and defining them. But you still do not answer my question on—and there are other areas. There are line-related charges; there are ancillary charges; there are stop-over charges; there is a definition of shippers that I think we could get into. But what about it? This is a very involved and complex bill, and I think it would be useful in terms of understanding the bill if we could sit down and put some additional definitions in there, such as the ones that I have referred to.

**Mr. Kroeger:** At some future meetings of the committee, Dr. Heads of the CTC, who does understand all this witchcraft . . .

**Mr. Mayer:** It is your word, not mine, although I think it is an appropriate one.

**Mr. Kroeger:** —that is just some of the terminology we used in the legislative task force at times . . . —who does understand this subject, will be here and will be glad to discuss it with the committee.

• 1530

My impression is that one reason for not defining these categories too precisely is that the exact components of constant costs or the exact things that you take into account in cost of capital or long-range variable costs tend to evolve.

There is a body of lore at any given time which all the experts in the field seem comfortable with. It is not necessarily the same in one decade as it would be in another. In the same way that there is a concept known as generally accepted principles of accounting—I am certainly not an accountant, but again I have the impression that what is a generally accepted accounting principle in one decade is not identical to what the same principle would be in the next decade.

**Mr. Neil:** But they can be defined presently.

[Traduction]

**M. D. Lefebvre:** Nous ne définissons pas les mots et les expressions dont le sens est facile à comprendre, pas nécessairement par l'homme de la rue, mais si les personnes d'une profession en particulier les comprennent clairement, nous ne les définissons pas. Dans le cas présent, nous avions des experts de la CCT qui nous ont confirmé que des expressions comme «coût constant» ont en comptabilité ferroviaire, un sens qui peut-être compris facilement par tous ceux qui connaissent ce domaine.

**M. Mayer:** Connaissez-vous ce domaine, monsieur Lefebvre?

**M. Lefebvre:** Non.

**M. Mayer:** J'allais vous demander, le cas échéant, si vous pouviez nous le définir.

**M. Kroeger:** Nous devons vérifier cela, mais je ne crois pas que «coût constant» et «coût du capital» soient même définis dans la Loi sur les chemins de fer.

**M. Mayer:** C'est peut-être le bon endroit pour commencer à leur fixer des paramètres et à les définir. Mais vous n'avez toujours pas répondu à ma question au sujet, et il y a d'autres domaines. Il y a les frais afférents aux lignes; il y a des frais accessoires; il y a des frais d'arrêt; il y a une définition des expéditeurs à laquelle nous devrions nous attaquer. Qu'en pensez-vous? Il s'agit d'un projet de loi très lourd de sens et très complexe et je pense qu'il serait utile afin de comprendre le projet de loi que nous nous asseyons et que nous y ajoutions des définitions, comme celles que j'ai mentionnées.

**M. Kroeger:** Lors de réunions futures du Comité, M. Heads, de la CCT, qui comprend toutes ces choses mystérieuses . . .

**M. Mayer:** L'expression est de vous, pas de moi, bien que je pense qu'elle convient bien.

**M. Kroeger:** . . . ce n'est là qu'une partie de la terminologie que nous avons parfois utilisée dans le groupe de travail législatif, qui comprend ce sujet, viendra ici et sera heureux d'en discuter avec le Comité.

J'ai l'impression que l'une des raisons pour lesquelles ces catégories ne sont pas définies très clairement c'est que les éléments constitutifs des coûts constants ou des facteurs précis pris en compte dans l'évaluation du coût en capital ou des coûts variables à long terme, ont tendance à évoluer.

Il existe toujours un ensemble de règles sur lesquelles s'entendent tous les spécialistes d'un certain domaine. Elles ne sont pas nécessairement les mêmes d'une décennie à l'autre. De même qu'il existe un concept dit «principes comptables généralement reconnus»—je ne suis évidemment pas un comptable—mais encore une fois j'ai l'impression que ce qui constitue généralement un principe comptable reconnu au cours d'une décennie est différent de ce qui constituera ce même principe en cours de la décennie suivante.

**M. Neil:** Mais il est possible de les définir à l'heure actuelle.



[Text]

**Mr. Mayer:** But why could we not define them in terms of, for instance, the definition that the CN circulated to us where they say as part of it—I am talking about cost of capital here:

The allowance provides a return on investment which is a composite reflecting such factors as the prevailing interest rates and relative riskiness of the business.

Those kinds of terms would take into account that you could have some lore or some evolution as you say.

You can still define things in such a way that they are not static, but at least you put something down that people have a chance to refer to so they know what is going on. I think it is important in this bill because you are going to be asking the producers to pick up increased costs based on the real increased costs that the shippers are going to incur for the movement of their grain based on some of the railways' costs which are arrived at through the railways' constant costs or fixed costs and the railways' cost of capital.

**Mr. Kroeger:** I guess the question is whether including it in the bill would really add anything to it. For someone who wants a definition of constant costs there are places where that can be obtained. To illustrate the limitations on what one would add . . .

**Mr. Mayer:** Excuse me; with all due respect, there are definitions we can obtain for anything, and the Oxford Dictionary is a good place to go for definitions. That is true. But again—you are right—everybody knows what a crop year is. We put that in there. When we get to something that is a little involved that may want to pin the railways down all of a sudden we are crayfishing all over the place to say that we do not want to do this because it may put something in the road of somebody down the road. I think it is very, very important that where at all possible we sit down and put some parameters on some of these terms.

**Mr. Kroeger:** The only point I was making was that just by providing a definition in a bill you may or may not contribute to understanding. I would illustrate that by saying that I think the committee has had at least three consultants appear in front of it, each of whom provided a definition of "constant costs". Each of those definitions I think was generally consistent with the other definition. Yet members of the committee—and they have my sympathy—are, I think, still puzzled about some aspects of what constant costs are and how they work.

Maybe one could usefully add something to the bill on this subject, but just providing a simple definition does not necessarily get one terribly far.

**Mr. Mayer:** I take it then, Mr. Chairman, if we did propose some amendments—whether they are in the form of additions to the definition section in the bill—that at least the minister would be prepared to look at them if we could make a good case.

**Mr. Kroeger:** Sure.

[Translation]

**M. Mayer:** Mais pourquoi ne pourrions-nous pas les définir dans les termes, par exemple, de la définition que le CN nous a soumise et qui énonce entre autres—je parle ici du coût en capita:

L'indemnité sert à produire un rendement du capital investi qui prend en compte les facteurs comme les taux d'intérêt en cours et les risques inhérents à l'entreprise.

Ce genre de définition permet d'admettre qu'il existe des règles établies et qu'elles évoluent comme vous dites.

Vous pouvez toujours définir les choses en des termes faisant la part du changement, mais au moins vous donnez une définition à laquelle les gens peuvent se référer, afin de savoir ce qui se passe. Je crois que c'est là un point important du projet de loi, parce que vous allez demander aux producteurs d'assumer des coûts accrus fondés sur l'augmentation réelle des coûts que les expéditeurs auront à subir pour le transport de leurs céréales en fonction de certains coûts des compagnies ferroviaires établis par ces dernières en tenant compte des coûts constants ou fixes et des coûts en immobilisation.

**M. Kroeger:** La question, je crois, est de savoir s'il est vraiment utile d'inclure cela dans le projet de loi. Si quelqu'un veut obtenir une définition des coûts constants, il existe des endroits où on peut l'obtenir. Pour illustrer les limites d'une telle chose, j'ajouterais . . .

**M. Mayer:** Je m'excuse; sans vouloir vous offenser, je dirais qu'il est possible d'obtenir la définition de n'importe quoi, et le dictionnaire Oxford est un bon endroit pour la trouver. Cela est vrai. Encore une fois—vous avez raison, tout le monde sait ce qu'est une campagne agricole ou année récolte. On l'inclut dans la loi. Lorsqu'on arrive à quelque chose d'un peu plus compliqué qui permettrait d'acculer au mur les compagnies ferroviaires, tout à coup, on se prend à tergiverser à dire qu'on ne veut pas faire ceci parce que cela pourrait nuire à d'autres plus tard. Je crois qu'il serait très important que nous puissions, dans la mesure du possible, prendre le temps d'établir certains paramètres à l'égard de ces expressions.

**M. Kroeger:** Là où je voulais en venir, c'est que le fait d'ajouter simplement une définition dans un projet de loi n'aidait pas nécessairement à la compréhension. Pour illustrer ceci je rappellerais que le Comité a entendu, je crois, au moins trois experts-conseils, et chacun a donné une définition de «coûts constants». Chacune de ces définitions est je crois, généralement compatible avec les autres. Et pourtant, certains membres du Comité, et ils ont toute ma sympathie—semblent toujours perplexes face à certains aspects de cette question des coûts constants et de ce qu'ils signifient.

Quelqu'un pourrait peut-être ajouter quelque chose d'utile au projet de loi à ce sujet, mais simplement donner une courte définition n'apporterait pas nécessairement grand-chose.

**M. Mayer:** Dois-je comprendre, monsieur le président, que si nous propositions certains amendements—même s'il s'agissait d'ajouts à la section des définitions du projet de loi—qu'au moins le ministre serait prêt à les étudier s'ils étaient suffisamment étayés.

**M. Kroeger:** Certainement.

[Texte]

**Mr. Mayer:** So I thank you for that.

I have another area to pursue, Mr. Chairman, but I will pass. Put me down for another time, if I may.

**The Chairman:** Today or tomorrow?

**Mr. Mayer:** Whenever.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, if I heard Mr. Kroeger rightly, one of the officials said that the holdback of up to 40% could be up to \$75 million of contribution to constant costs.

**Mr. Kroeger:** In 1986-1987.

**Mr. Benjamin:** Yes, in the fourth year. That means, then, that in the fourth year the contribution to constant costs would be \$188 million. The constant costs rise at 20% of variable costs.

**Mr. Kroeger:** Volume-related variable costs.

• 1535

**Mr. Benjamin:** I think even Mr. Snavely, in his last report, thought that \$120 million was plenty for a contribution to constant costs. This is news to me. We are now looking at, by 1985-1986, \$188 million in contribution for constant costs. Would that not be a good source of funds that could better be used to expand the safety net or lift the cap on shipments, rather than this escalating contribution . . . If you did penalize, if you did have a holdback of \$75 million, you could use it to expand the safety net, or—I beg your pardon—reduce the safety net or expand the cap.

**Mr. Kroeger:** The level of the contribution to constant costs in 1986-1987 is necessarily a matter of conjecture because one does not know what the volume-related variable costs will be. Given certain assumptions about increases in railway costs—and the assumption that we have used for the past year or so has been an increase starting at 8% a year that declines and flattens out at 6% a year—combined with some fairly aggressive definitions about our forecasts, about increases in volumes, then if you have the big increase in volumes, if you have increases in railway costs of the scale that I referred to a minute ago, the numbers, I think, fall out as I had indicated. By 1986-1987, you could easily have the total cost of moving the markedly increased volumes in the order of a billion dollars or more, and that presumably would be good news for western producers, in the sense that they are marketing more grain.

**Mr. Benjamin:** Not at today's prices.

**Mr. Kroeger:** If the volumes do not prove out and if cost increases are less, then obviously the other numbers change.

[Traduction]

**M. Mayer:** Je vous en suis reconnaissant.

J'aurais un autre point à soulever, monsieur le président, mais je préfère attendre. J'aimerais intervenir à un autre moment si je puis.

**Le président:** Aujourd'hui ou demain?

**M. Mayer:** Je verrai.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, si j'ai bien compris, M. Kroeger, un des fonctionnaires a dit que la retenue d'environ 40 p. 100 pourrait signifier une contribution aux coûts constants pouvant aller jusqu'à \$75 millions.

**M. Kroeger:** En 1986-1987.

**M. Benjamin:** Oui, dans la quatrième année. Cela signifie donc, qu'au cours de la quatrième année, la contribution aux coûts constants serait de \$188 millions. L'augmentation des coûts constants correspond à 20 p. 100 des coûts variables.

**M. Kroeger:** Coûts variables reliés au volume.

**M. Benjamin:** Je pense que même monsieur Snavely, dans son dernier rapport, estimait que 120 millions de dollars suffisaient amplement pour un apport aux coûts fixes. Je l'ignorais. Les prévisions actuelles pour 1985-1986 sont de 188 millions de dollars en apport aux coûts fixes. Ne serait-il pas préférable d'utiliser ces fonds pour accroître la marge nette de sécurité ou pour élever le plafond du volume des expéditions plutôt que d'avoir cet apport ascensionnel . . . ? Si vous deviez prévoir une pénalité, si vous deviez retenir 75 millions de dollars, vous pourriez utiliser cette somme pour accroître la marge nette de sécurité ou . . . je vous demande pardon . . . pour diminuer la marge nette de sécurité ou élever le plafond du volume des expéditions.

**M. Kroeger:** Le niveau de l'apport aux coûts fixes en 1986-1987 est nécessairement une question de conjecture parce qu'on ne peut savoir d'avance quels seront les coûts variables afférents au volume des expéditions. Étant donné certaines hypothèses sur des augmentations des coûts des compagnies ferroviaires . . . et l'hypothèse sur laquelle nous nous fondons depuis un an environ et selon laquelle l'augmentation des coûts est de 8 p. 100 au début d'une année puis diminue et se stabilise autour de 6 p. 100 pour l'année . . . si on ajoute à ces hypothèses d'autres hypothèses assez audacieuses concernant les prévisions, les augmentations de volume transporté, alors, si vous avez la grosse augmentation des volumes, si les coûts des compagnies ferroviaires augmentent dans la proportion dont je viens juste de parler, les chiffres, je pense, coïncident bien avec ceux que j'ai mentionnés. Il est très vraisemblable qu'en 1986-1987 le coût total du transport de volumes beaucoup plus gros sera de l'ordre d'un milliard de dollars ou plus et que cela sera une bonne nouvelle pour les producteurs de l'Ouest, en ce sens qu'ils vendront plus de grain.

**M. Benjamin:** Pas aux prix d'aujourd'hui.

**M. Kroeger:** Si les volumes ne sont pas aussi élevés qu'on l'aura espéré et si les augmentations de coûts sont moindres, de



## [Text]

On the second half of Mr. Benjamin's question, could those moneys be used better in other ways? I think the judgment of the government about that question is reflected in the provisions of this bill.

**Mr. Benjamin:** The gravy train, if you pardon the expression, gets better all the time. Now we find it is going to be \$188 million as a contribution.

**Mr. Chairman,** I would like to return to the questions raised earlier by some of my colleagues in the Official Opposition about Section 262. I think Mr. Lefebvre said that the courts had ruled that the railroads could not be subjected to Section 262 in the event of an act of God, strikes—what was the other one?

**An hon. Member:** Hardship.

**Mr. Benjamin:** Oh yes, if they were losing money, if there was a hardship on them because of the rates, the money they could collect would not be compensatory or economical.

It is about three years ago when the two railroads announced the phasing out, the scrapping, of one-third to one-half of their livestock cars. On behalf of some livestock shippers, I wrote the Canadian Transport Commission and—I do not know what you call it—laid a charge, or requested a hearing under Section 262. It says the railways shall provide suitable accommodation for all traffic offered. Mr. Hargrave can bear this out for me. I used to bail out carloads of cattle for him in 1948 and there was always a shortage of livestock cars. Here is a commodity that got the compensatory rate. Again, Mr. Hargrave will bear me out how those rates increased year after year. So I made my submission to the CTC. There were no strikes and there was no act of God and they were getting their compensatory rates. I mean, suitable accommodation was not being provided under Section 262.

The CTC got the CPR and the CNR to respond to my complaint; then I got to respond to the CPR's and the CNR's submissions, and they responded back. This went on for months. Then the CTC ruled that they thought the railroads were making a reasonable effort.

• 1540

I guess my only other recourse would have been then to go to a federal court, or ask the minister to go to a federal court. I did not have the money to go to a federal court to appeal the CTC decision, or to go to the minister, and neither did some livestock producers I was trying to represent.

Now, here is a classic case. There was no act of God. There were no strikes. They were getting the full compensatory rate.

## [Translation]

toute évidence, les autres chiffres changent. Concernant la deuxième partie de la question de M. Benjamin, n'y aurait-il pas moyen de mieux utiliser ces sommes? Je pense que les dispositions du projet de loi témoignent de l'opinion du gouvernement sur cette question.

**M. Benjamin:** L'assiette au beurre, si vous me pardonnez l'expression, ne cesse de grossir. Nous prévoyons maintenant que le montant à verser sous forme d'apport sera de 188 millions de dollars.

Monsieur le président, je voudrais revenir aux questions soulevées plus tôt par certains de mes collègues de l'opposition officielle au sujet de l'article 262. Je pense que M. Lefebvre a dit que les tribunaux avaient déterminé que les compagnies ferroviaires ne pourraient être assujetties à l'article 262 dans l'éventualité d'un cas de force majeure, de grèves... de quoi d'autre, déjà?

**Une voix:** De difficultés.

**M. Benjamin:** Ah oui, si elles perdaient de l'argent, si elles supportaient un fardeau trop lourd à cause des taux qu'on leur imposait d'exiger, les sommes qu'elles pourraient percevoir ne pourraient être compensatoires ou rentables.

Il y a de cela trois ans environ, les deux compagnies de chemins de fer avaient annoncé le retrait progressif, la mise hors-service de 33 à 50 p. 100 de leurs wagons réservés au transport du bétail. Au nom de quelques expéditeurs de bétail, j'avais écrit à la Commission canadienne des transport et... je ne sais pas comment vous appelez cela... déposé une plainte et demandé d'être entendu au sujet de l'article 262. L'article stipule que les compagnies ferroviaires doivent fournir des facilités appropriées pour tout trafic offert. M. Hargrave pourra vous confirmer mes dires. J'avais l'habitude de vider pour lui des wagons de bétail en 1948 et les wagons de bétail étaient toujours en nombre insuffisant. Voilà un type de marchandise pour lequel un tarif compensatoire était accordé aux compagnies ferroviaires. Monsieur Hargrave pourra encore confirmer comment ces taux ont augmenté d'année en année. Donc, j'ai fait ma requête auprès de la CCT. Il n'y a eu ni grève, ni cas de force majeure et les compagnies de chemins de fer obtenaient leurs taux compensatoires. Je veux dire que des facilités appropriées ne nous étaient pas fournies conformément à l'article 262.

La CCT a demandé au CP et au CN de répondre à ma requête; j'ai ensuite dû répondre aux allégations du CP et du CN, qui répondaient à leur tour. Cela a duré des mois. Plus tard, la CCT a décidé qu'elle pensait que les compagnies ferroviaires avaient fait un effort raisonnable.

Je suppose que le seul autre recours aurait été d'aller en cour fédérale ou de demander au ministre d'aller en cour fédérale. Je n'avais pas les ressources financières pour me rendre en cour fédérale et appeler de la décision de la CCT ou de faire des démarches auprès du ministre; c'était aussi le cas de certains éleveurs de bétail que j'essayais de représenter.

Voilà donc un cas classique. Il n'y a pas eu de désastre naturel. Il n'y a pas eu de grèves. Les producteurs recevaient le

[Texte]

They were destroying their livestock fleet. They were not providing adequate accommodation for traffic offered in livestock.

The point is that Section 262 has never been enforced. If you talk to potato shippers in Atlantic Canada, or fruit and vegetable shippers in Ontario or British Columbia, it has been the same with them; always has been. I would like to see some kind of enforcement, and even provisions in this bill. I do not think your defence for the railroads on Section 262 holds water, because it has always been that Section 262 has been left there as an excuse for the railroads not to perform.

I do not know, Mr. Chairman, if the witnesses want to comment on that. We have all had bitter experience with this in a large number of commodities for a lot of years. What can we do about it in this legislation?

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, Mr. Lefebvre has a short comment; and Dr. Heads, of the CTC, is now here, and perhaps the committee would like to hear his observations.

**Mr. D. Lefebvre:** Just for clarification, Mr. Chairman, Mr. Benjamin mentioned that he might have had the courts review the decision of the CTC. I think it should be made clear that the courts basically will not change the decision of the CTC unless there is something obviously wrong or the CTC had no right to make the decision it made. Basically the judgment is to be made by the CTC as to whether a request for service is reasonable or as to whether service is adequate.

That is the first point I want to make. The second point is that I just want to point out that there are some precedents where the CTC ordered the railways to provide service under Section 262.

**The Chairman:** Do you wish to comment further, Dr. Heads?

**Mr. J. Heads (Executive Director, Railway Transport Committee, Canadian Transport Commission):** Mr. Chairman, I am afraid I am not particularly expert in responding to the question Mr. Benjamin has asked. I wonder if I could take it under advisement and come back?

**Mr. Benjamin:** Sure.

**The Chairman:** Thank you, Dr. Heads.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have to take a little bit of issue with my good friend Mr. Murta on the matter of the trucking industry being represented. One thing that became apparent in the submissions by the trucking industry was that they wanted a piece of the action, and a piece of the \$561 million for short hauls. They finally admitted that hauling volumes of a bulk commodity long distances just did not make any kind of sense.

[Traduction]

plein tarif compensatoire, mais ils détruisaient leurs troupeaux de bétail. Il n'y avait pas suffisamment de capacité pour transporter le bétail.

Le problème est que l'article 262 n'a jamais été appliqué. Si vous parlez avec des transporteurs de pommes de terre dans les provinces de l'Atlantique ou des transporteurs de fruits ou de légumes en Ontario ou en Colombie-Britannique, vous constaterez que la situation est la même pour eux et qu'elle l'a toujours été. J'aimerais qu'on prévoie des mesures coercitives pour appliquer cet article et même des dispositions dans ce sens dans le présent projet de loi. Je ne crois pas que votre défense des compagnies de chemin de fer en vertu de l'article 262 soit justifiée parce que l'article 262 a toujours servi d'excuse pour le fonctionnement inadéquat du réseau ferroviaire.

Je ne sais pas, Monsieur le président, si les témoins veulent faire des remarques là-dessus. Nous avons tous eu des expériences pénibles semblables à celle-ci pour un grand nombre de produits pendant bien des années. Que pouvons-nous inclure dans cette loi pour résoudre ce problème?

**M. Kroeger:** Monsieur le président, M. Lefebvre voudrait faire une brève remarque; M. Heads de la CCT est maintenant ici et le comité aimerait peut-être entendre ses observations.

**M. D. Lefebvre:** Juste une mise au point, Monsieur le président. M. Benjamin a mentionné qu'il aurait pu faire examiner la décision de la CCT en cour. Je pense qu'il faut souligner le fait que la cour ne changera essentiellement pas la décision de la CCT à moins qu'il n'y ait une erreur évidente ou que la CCT n'ait prise une décision qu'elle n'avait pas le droit de prendre. Au fond, c'est la CCT qui doit juger si une demande de service est raisonnable ou si le service existant est suffisant.

C'est la première chose que je voulais dire. Je voulais aussi juste mentionner qu'il y a eu des cas où la CCT a exigé que les compagnies de chemin de fer fournissent un service en vertu de l'article 262.

**Le président:** Voulez-vous ajouter quelque chose, M. Heads?

**M. J. Heads (directeur exécutif, Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports):** Monsieur le président, je crains que je ne sois pas assez qualifié pour répondre à la question que M. Benjamin a posée. Pourrais-je étudier cette question et revenir avec ma réponse?

**M. Benjamin:** Oui, bien sûr.

**Le président:** Merci, M. Heads.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je dois dire que je ne suis pas tout à fait d'accord avec mon ami, M. Murta, au sujet de la représentation de l'industrie du camionnage. Une chose qui est ressortie des mémoires présentés par l'industrie du camionnage est que les camionneurs veulent faire partie du système et obtenir une partie des 561 millions de dollars réservés aux expéditions sur des courtes distances. Les représentants de l'industrie du camionnage ont enfin reconnu que le transport de volumes de produits en vrac sur des longues distances n'avait absolument aucun sens.



## [Text]

Is it the view of the officials that incorporating trucking in the legislation would mean further additional costs for the grain producers? By that I mean if a farmer were to hire—and a lot of farmers are already hiring commercial truckers anyway for short hauls, say up to 100 miles or so. Is it not the case that if commercial trucks were to pick up grain at an off-line elevator or an elevator on a rail line and take it to a central point, it would not only increase the farmer's cost but it would also add an additional amount of handling and elevation charges? There would be an extra elevator that grain would have to go through if you were to provide for the trucking industry to be participants in this legislation.

**Mr. Kroeger:** It is not necessarily the case that trucking would represent an increased cost to anyone, depending on how the costs of trucking were shared. The report of the Central Co-ordinating Agency task force has some interesting data on this in, I think, appendix D. On pages D7 and D8 they have some tables in which they talk about a typical medium-volume branch line. They find that if you take account of the cost of rehabilitating that line and spread those costs over a number of years, the annual branch line rail cost per bushel shipped by a permit holder is 57¢.

• 1545

They calculated that the extra amount you would need to truck that grain to the next nearest delivery point was 16¢, leaving a gain, or a difference, of 41¢. A saving of something close to two-thirds. To the extent that such changes were to take place in the system, one could find that there were benefits to all in the sense that the overall freight rate would either be reduced or increases due to inflation would be abated. So it is not clear that there would necessarily be a loss.

The question also arises, of course, and is addressed in the task force's report: Could there be a system, then, of government assistance to farmers meeting those trucking costs? I have no answer to provide to that at the moment; it is a valid question which is raised in the task force report and will no doubt be brought forward in the aftermath of Bill C-155, as the committee and the administrator get down to work.

**Mr. Benjamin:** Well, let us hold the phone a moment, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Your final question, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Is it not true that that task force only considered the marginal extra costs of the trucking, compared to the total costs for the railroad, via the railroad? It does not take into account that if a truck takes—a farmer delivers his grain to a country elevator; he pays the handling and elevation charges; a commercial truck picks it up and takes it to another elevator, where the farmer pays the elevation and handling

## [Translation]

Officiellement, croit-on que l'inclusion de l'industrie du camionnage dans le projet de loi entraînerait des coûts additionnels pour les producteurs de céréales? Supposons qu'un cultivateur utilise les services—de toute façon un grand nombre de cultivateurs utilisent déjà les services commerciaux de camionnage pour les courtes livraisons, disons jusqu'à environ 100 milles. N'est-il pas vrai que, si les camionneurs commerciaux transportaient les céréales d'un silo hors ligne ou sur une ligne de chemin de fer jusqu'à un point central, il y aurait augmentation non seulement des coûts des cultivateurs, mais aussi des frais de manutention et d'ensilage? Il faudrait un silo supplémentaire pour les céréales si l'industrie du camionnage participait au système prévu dans ce projet de loi.

**M. Kroeger:** Il n'est pas nécessairement vrai que le camionnage entraînerait des coûts additionnels pour qui que ce soit; tout dépend de la manière dont les coûts du camionnage sont répartis. Le rapport du groupe de travail sur l'organisme central de coordination présente à cet égard des données intéressantes, dans l'annexe D, je pense. Il y a aux pages D7 et D8 des tableaux qui font mention d'une voie de service typique assurant un volume moyen de transport. On estime que si l'on tient compte du coût de remise en état de cette voie et que l'on étale ce coût sur un certain nombre d'années, le coût annuel de la voie de service par tonne expédiée par un détenteur de permis est de 57c.

Ils ont calculé que le montant supplémentaire qu'entraînerait le transport par camion des céréales jusqu'au point de livraison suivant le plus près était de 16c, ce qui laisserait un gain ou un écart de 41c. Une économie correspondant aux deux tiers du coût environ. Dans la mesure où ces changements seraient apportés au système, l'on peut estimer que tous en tireraient un avantage en ce sens que le taux global du transport serait soit réduit, soit augmenté suivant la courbe de l'inflation. Il n'est donc pas certain qu'il y aurait nécessairement perte.

La question suivante est également soulevée, bien sûr et elle est étudiée dans le rapport du groupe de travail, à savoir, pourrait-on alors mettre en oeuvre un système d'aide gouvernementale à l'intention des agriculteurs qui doivent supporter de tels coûts de camionnage? Je ne puis fournir de réponse à cela pour l'instant. C'est une question valable qui est soulevée dans le rapport du groupe de travail et qui sans aucun doute reviendra sur le tapis au cours de la deuxième étape de l'étude du projet de loi C-155 lorsque le Comité et l'administrateur se mettront à la tâche.

**M. Benjamin:** Eh bien, attendons de connaître la tournure des événements, monsieur le président.

**Le président:** Votre dernière question, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** N'est-il pas vrai que le groupe de travail a examiné uniquement les coûts supplémentaires marginaux du camionnage, comparativement à l'ensemble des coûts des compagnies de chemin de fer, du transport par chemin de fer? Le groupe de travail n'a pas tenu compte que si un camion prend—un agriculteur livre ses céréales à un silo rural, il paie les frais de manutention et d'élévation dans le silo, un camion

## [Texte]

charges. There is an additional elevation and handling and maybe storage charge, which the farmer has to pay. Now, it seems to me that is a stacked deck, in those figures.

Firstly, they only considered the marginal extra costs of trucking, compared with the total costs by rail, and that is not fair.

Secondly, they did not take into account the additional handling, elevation and possible storage charges when you truck grain to a second elevator. That has to be in there.

Thirdly, was any consideration at all given to what costs would be transferred from railroads and from the federal government to municipalities and provincial governments on road maintenance and up-grading as a result of increased trucking? Was that ever considered in the picture?

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I notice you have moved from double barrel to triple barrel. If you keep on going you will be a one-man arsenal.

**Mr. Kroeger:** I do not think it is fair to assume that grain that was trucked would have to be handled twice. The calculations, I think, in the task force's report indeed assumed that trucking would simply be to the next nearest point on the railway line, as opposed to an off-line elevator from which he would then have to move it again.

There can be savings for producers, not just in relation to the transportation costs, but in terms of their elevation costs, by taking their grain to more efficient, low-cost elevators. For example, last March the planning manager of the Alberta Wheat Pool stated that the pool could save its farmer members money by closing nearly half its delivery points during the next few years. He said if they closed out half the delivery points, the average hauling distance would be increased from 10 kilometres to 18 kilometres. I think the general import of his comment was that the pot would be more than offset by the reductions in handling charges producers would face by taking their grain to more efficient elevators. So the benefits of trucking are not necessarily limited transportation. It can also be a benefit to a producer, and that is reflected by the fact that even under the Crow there is a certain amount of trucking to the higher through-put elevators at present.

• 1550

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am sorry, but this is entirely away from what I asked.

## [Traduction]

commercial en fait la cueillette puis le transporte à un autre silo où l'agriculteur paie les frais d'élévation et de manutention. Il y a des frais supplémentaires d'élévation et de manutention et peut-être aussi d'entreposage que l'agriculteur doit payer. Voilà, il me semble qu'on triche un peu en jonglant avec ces chiffres.

En premier lieu, ils prennent compte uniquement des coûts supplémentaires marginaux du camionnage comparativement à l'ensemble des coûts des compagnies de chemin de fer, et cela n'est pas juste.

En second lieu, ils n'ont pas tenu compte des frais supplémentaires de manutention, d'élévation et peut-être aussi d'entreposage lorsque les céréales sont transportées par camion à un deuxième silo. Il faudrait en tenir compte.

Troisièmement, ont-ils seulement examiné quelle fraction des coûts serait transférée des compagnies de chemin de fer et du gouvernement fédéral aux administrations locales et aux gouvernements provinciaux au titre de l'entretien et de l'amélioration des routes à cause du camionnage accru? A-t-on à quelque moment examiné cet aspect de la question?

**Le président:** Monsieur Benjamin, je remarque que vous êtes passé des questions à double volet à des questions à triple volet. Si vous continuez de la sorte, personne d'autre ne pourra prendre la parole.

**M. Kroeger:** Je ne pense pas que ce soit juste de supposer que les céréales qui ont été transportées par camion doivent être manipulées deux fois. Je pense que d'après les calculs qui figurent dans le rapport du groupe de travail, on peut en effet supposer que le camionnage s'effectuerait simplement jusqu'au point suivant le plus près de la voie ferroviaire, par opposition à un silo éloigné des voies ferroviaires à partir duquel les céréales devraient être de nouveau transportées.

Les producteurs peuvent réaliser des économies, non seulement en ce qui a trait aux coûts de transport, mais aussi en ce qui concerne les coûts d'élévation en faisant transporter leurs céréales à des silos plus efficaces et moins coûteux. Par exemple, en mars dernier, le directeur de la planification de l'Alberta Wheat Pool a affirmé que la coopérative pourrait épargner de l'argent aux agriculteurs membres en fermant près de la moitié des points de livraison au cours des quelques prochaines années. Il a ajouté que si on fermait la moitié des points de livraison, il y aurait une augmentation de 10 à 18 kilomètres de la distance moyenne de transport. Je crois que le sens général de son commentaire était que la perte qui en résulterait serait plus que compensée par les réductions des frais de manutention pour les producteurs, car ceux-ci amèneraient leur grain à des silos plus efficaces. Les avantages du camionnage ne sont donc pas nécessairement limités au transport. Le producteur peut également en profiter; on constate en effet que malgré le tarif du Nid-de-Corbeau, il se fait à l'heure actuelle du transport par camion vers les silos au rendement le plus élevé.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je regrette, mais ça ne répond pas du tout à ma question.



## [Text]

We have all known for years that farmers are trucking 18 kilometres now, instead of 10. There is nothing new about that. Saskpool has already cut the number of their elevators in half, which verifies what the man from the Alberta Pool says.

I am talking about the trucking industry of Canada, particularly western Canada, wanting in on the action under this legislation. They want to move grain from one country elevator, either a branch-line or off-line elevator, to a central main or secondary main line point, and it could be a distance of 30 miles, or 130 miles. That is what I am talking about; farmers are already trucking their grain twice as far as they used to. They have been doing that for the last 10 years, and that is why the grain companies rationalized their elevator system down by half.

**Mr. Kroeger:** In my first response to Mr. Benjamin, I pointed out that trucking could save producers money in terms of transportation costs. In my second response I was simply following up his comment about whether that involves moving the grain twice, where they get into high elevation costs, to point out that you can also save money on elevation handling charges by trucking to a larger and more efficient elevator. As Mr. Benjamin correctly points out, that is happening even now and with the Crow rate still in existence.

On another part of Mr. Benjamin's question, the costs to municipalities from increased trucking, if one were to make a broad generalization, I think one would say that to the extent the grain moves in the future over tertiary roads, country roads, municipal roads, it is also doing so at present. A farmer has to truck that grain from his bins or his combine into the towns on the railway line.

To the extent there is trucking beyond that, it is not likely to be over the soft, marginal country roads, it is going to be on highways, and that truck traffic would be added to a large volume of other traffic that is already moving on those highways. I have not seen any studies that would suggest that the increment from some additional grain liners going down paved highways in Saskatchewan, from a small town to a big town, would in fact have a serious detrimental affect on those highways.

**Mr. Benjamin:** Well, you are talking about just one highway to get . . .

**The Chairman:** Mr. Benjamin, that is your time.

**Mr. Benjamin:** Okay, put me on again.

**The Chairman:** Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

Just before I get into one part of my line of questioning, I would like to ask about yesterday. In reference to a question

## [Translation]

Nous savons tous depuis des années que les agriculteurs font actuellement du camionnage sur 18 kilomètres plutôt que 10. Il n'y a là rien de neuf. La coopérative de la Saskatchewan a déjà réduit de moitié le nombre de ses silos, ce qui confirme ce que disait le représentant de la coopérative de l'Alberta.

Je parle de l'industrie du camionnage au Canada, en particulier dans l'Ouest canadien, qui ne veut pas être oubliée dans ce projet de loi. Elle veut transporter le grain d'un silo de collecte, qu'il soit situé sur un embranchement ou qu'il s'agisse d'un silo éloigné, jusqu'à une étape principale ou secondaire d'une ligne principale, ce qui pourrait représenter une distance de 30 milles, ou de 130 milles. Voilà ce dont je parle; les agriculteurs transportent déjà leur grain par camion deux fois plus loin qu'auparavant. Cela dure depuis 10 ans et c'est pourquoi les compagnies de grain ont rationalisé leur réseau de silos en le réduisant de moitié.

**M. Kroeger:** Dans ma première réponse à M. Benjamin, j'ai souligné que le camionnage pourrait permettre des économies aux producteurs au chapitre des coûts de transport. Dans ma deuxième réponse, je ne faisais que donner suite au commentaire qu'il formulait quant à savoir s'il faudrait déplacer le grain deux fois, avec les coûts d'élévation considérables qui en résulteraient, pour souligner qu'on peut aussi économiser sur les frais d'élévation et de manutention en transportant le grain par camion jusqu'à des silos plus gros et plus efficaces. Comme M. Benjamin l'a fait observer à juste titre, cela se produit actuellement, même si le tarif du Nid-de-Corbeau existe encore.

En ce qui concerne une autre partie de la question de M. Benjamin, les coûts que représenteraient pour les municipalités une augmentation du camionnage, si on veut faire une généralisation globale, je crois qu'on peut dire que dans la mesure où le grain sera transporté dans l'avenir sur des routes tertiaires, des chemins de campagne, des chemins municipaux, il l'est déjà actuellement. L'agriculteur doit transporter ce grain par camion à partir de ses compartiments ou de sa moissonneuse-batteuse jusqu'aux villes desservies par la ligne de chemin de fer.

S'il se fait du camionnage au-delà de ces points, il est peu probable que ce soit sur de fragiles chemins de campagne; ce transport se fera plutôt sur des grandes routes, et il viendra s'ajouter à un trafic de transport déjà fort important sur ces routes. Je n'ai pas encore vu d'études qui indiqueraient que la présence de camions de grain additionnels sur les routes pavées de la Saskatchewan, se déplaçant d'une petite ville à une grande ville, aurait pour effet de détériorer gravement ces routes.

**M. Benjamin:** Vous dites qu'une seule grande route serait empruntée . . .

**Le président:** Monsieur Benjamin, votre temps est écoulé.

**M. Benjamin:** D'accord, inscrivez-moi de nouveau.

**Le président:** Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

Juste avant de poser mes questions, j'aurais quelque chose à demander au sujet de la journée d'hier. En réponse à une

[Texte]

posed by one of the members of the committee, Mr. Banks referred to a study done 10 years ago by the department or for the department—I will have to have a chance to look at the transcripts . . . referring to the turning over of branch lines to private enterprisers, to enterprising individuals or communities or co-ops to run them by themselves as an entity. Do you know what he was referring to? He did not mention it by name, to my recollection, and I do not believe he mentioned who did the study. As a point of information, it would be very helpful if we could find that study and have it looked at.

**Mr. Kroeger:** We will have a look, Mr. Chairman. I do not think I better promise anything; the institutional memory of the Department of Transport may not extend to 10 years.

**Mr. McKnight:** Just the institutional memory?

**The Chairman:** Well, we know it does not; they have forgotten about a particular report called “Domestic Air Carrier Parts”.

**Mr. Kroeger:** Of course, I do not work in the Department of Transport any more.

• 1555

**The Chairman:** I realize that, Mr. Kroeger, or I would not have made the comment. Maybe.

**Mr. Kroeger:** Aside from that study, I think there was a proposal in western Canada—I am trying to remember whether it came out of the Government of Alberta or whether it was Dr. Hugh Horner, who originated a proposal—which involved a different system of ownership for the roadbeds of the branch lines than for the main railway system. I believe there are people in the Department of Transport who have taken a look at that one, and it may be that one of my colleagues can comment on it now. Or we could come back to the committee with some better researched observations about it.

**Mr. McKnight:** Was that the WEOC meeting in Calgary which was held about that time?

**Mr. Mulder:** Yes, Mr. Chairman, it is. That was a study done with Transport Canada and the four western provinces about roadbed ownership. Mr. Banks was the one who did the study. The other one you referred to, I believe is called the “shortline concept” which is quite popular in the United States. We can also dig that one out and perhaps make it available to you.

**Mr. McKnight:** I would appreciate that, Mr. Chairman. When we were travelling in western Canada . . . I guess to start with, I will say that, when I look at the definitions, I do not see a definition of “export” under that heading. I have an interest for one of my constituents referring to what is called “Prairie Malt” when we come to “export”. And when I look at the definition of “movement” and I see it says:

[Traduction]

question posée par un des membres du Comité, M. Banks a fait référence à une étude effectuée il y a 10 ans par le ministère ou pour le ministère, il faudra que j’aie lire le procès-verbal, portant sur la remise des embranchements à des entreprises privées, à des particuliers ou à des groupes ou coopératives, afin qu’ils les exploitent eux-mêmes comme une entité. Savez-vous à quelle étude il se reportait? Il n’en a pas donné le titre, si je me souviens bien, et je ne crois pas qu’il ait indiqué qui en était l’auteur. Pour notre information, il serait très utile que nous trouvions cette étude et que nous en fassions relever le contenu.

**M. Kroeger:** Nous allons voir, monsieur le président. Je ne pense pas que je puisse vous promettre quoi que ce soit; la mémoire institutionnelle du ministère des Transports ne remonte peut-être pas à 10 ans.

**M. McKnight:** Seulement la mémoire institutionnelle?

**Le président:** Nous savons qu’elle ne va pas aussi loin; on a oublié au ministère un rapport particulier appelé «Domestic Air Carrier Parts».

**M. Kroeger:** Bien sûr, je ne travaille plus au ministère des Transports.

**Le président:** J’en suis bien conscient, monsieur Kroeger, sinon je n’aurais pas formulé l’observation. Enfin peut-être.

**M. Kroeger:** Outre cette étude, je pense qu’il y a eu une proposition dans l’Ouest du Canada—j’essaie de me rappeler si c’est le gouvernement de l’Alberta ou monsieur Hugh Horner qui en est à l’origine—un système de propriété différent pour ce qui a trait aux plates-formes des principaux embranchements et des plates-formes du réseau principal. Il y a certainement des gens au ministère des Transports qui ont jeté un coup d’oeil à cette proposition, et un de mes collègues aimerait peut-être formuler des commentaires à ce sujet. Nous pourrions également redonner la parole aux membres du comité mieux documentés sur le sujet.

**M. McKnight:** Est-ce qu’il est question de la réunion du WEHOP qui s’est tenue à Calgary à peu près au même moment?

**M. Mulder:** Oui, monsieur le président, c’est bien cela. Il s’agit d’une étude qui a été réalisée conjointement par Transports—Canada et les quatre provinces de l’Ouest au sujet de la propriété des plates-formes. Monsieur Banks est l’auteur de l’étude. L’autre étude à laquelle vous avez fait allusion porte je crois sur le «principe de la courte distance» qui est très populaire aux États-Unis. Nous pouvons également chercher à mettre la main dessus et à vous en remettre une copie.

**M. McKnight:** Je vous en saurais gré, monsieur le président. Lorsque nous nous sommes rendus dans l’Ouest du Canada . . . Je pense que je pourrais commencer par dire que lorsque j’examine les définitions, je ne vois aucune définition du terme «exportations» sous cette rubrique. Je défends les intérêts d’un de mes commettants qui s’interroge sur ce que l’on entend par «malt des Prieries» quand on en arrive aux «exportations». Et



[Text]

... it does not. The bill is rather silent to avoid criticism from Canadian processors on the one hand, and American invocation of GATT consideration on the other, as to whether the movements to the continental United States are specifically excluded, or included, within this bill.

Now as to movements to the United States for trans-shipment, in the opinion of the department would that institute a GATT contravention?

**Mr. Kroeger:** You mean, if we included a discriminatory clause saying, "export everywhere except the United States"?

**Mr. McKnight:** If processed materials through Vancouver, in the travel at Crow into Vancouver and, then, moving for trans-shipment, travelled at that rate through Seattle. Would that cause the GATT agreement to be breached?

**Mr. Kroeger:** I spent some time on the GATT 20-odd years ago. I am not terribly current. I think my off-the-cuff answer would be, yes. The Canadian government could be subject to a complaint of discrimination by the United States, if "export" were defined in this bill not to mean export from other than a Canadian port... export to somewhere other than the United States. That possibility would exist.

At the moment there is some legislation around in the U. S. Congress which would be discriminatory vis-à-vis Canadian ports on container movement. This has caused, certainly, some concerns, and I think the Canadian government has expressed the view that the legislation is discriminatory.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, if that were to be the case, would that be justification under the new tariff published by the participating carriers, Tariff CFAW 4310, naming carload rates on:

... grain grown in Canada; also grain products and other commodities manufactured therefrom in Canada from stations in Ontario, Manitoba, Saskatchewan, Alberta, British Columbia; CN and CP to New Westminster, North Vancouver, Port Moody, Prince Rupert, Ridley, Roberts and Vancouver for export to...

—and it lists 10 countries...

... but will not apply to continental United States or Alaska.

This is a new tariff. It was published in 1983 and is a proposed tariff by the two railroads. I would just suggest that, on looking at the recent ruling by the Canadian Transport Commission regarding the movement of malt for trans-shipment, we have here the railroads proposing a tariff which

[Translation]

quand je regarde la définition du terme «mouvement» qui dit que:

... ce n'est pas le cas. Le projet de loi demeure plutôt discret pour éviter d'une part des critiques de la part des conditionneurs canadiens et, d'autre part, que les Américains invoquent les termes du GATT. Les mouvements de marchandises vers l'intérieur des États-Unis ne sont donc pas précisément exclus ou inclus dans ce projet de loi.

Maintenant pour ce qui est des expéditions en transit vers les États-Unis, le Ministère est-il d'avis que l'on pourrait ainsi contrevenir aux termes du GATT?

**M. Kroeger:** Vous voulez dire si nous incluons une clause discriminatoire disant: «les exportations sont permises partout sauf aux États-Unis»?

**M. McKnight:** Si les marchandises transformées étaient transportées par Vancouver, c'est-à-dire au tarif du Nid-de-Corbeau jusqu'à Vancouver, et ensuite expédiées en transit au même tarif jusqu'à Seattle, y aurait-il dans ce cas violation de l'accord du GATT?

**M. Kroeger:** J'ai consacré quelque temps à l'étude du GATT il y a de cela déjà 20 ans. Je crains que mes connaissances ne soient pas terriblement à jour. Si j'avais à fournir une réponse improvisée, je crois que ce serait oui. Le gouvernement canadien pourrait être poursuivi pour discrimination par les États-Unis, si le terme «exportations» était défini dans ce projet de loi comme devant provenir uniquement de port canadien—vers une destination autre que les États-Unis. Cette possibilité existerait.

On parle à l'heure actuelle de certaines lois qui pourraient être votées au Congrès américain relativement au mouvement des marchandises expédiées par conteneur et qui seraient discriminatoires à l'égard des ports canadiens. Ces lois ont sans aucun doute suscité certaines préoccupations, mais je pense que le gouvernement canadien a déjà émis l'opinion qu'elles étaient discriminatoires.

**M. McKnight:** Monsieur le président, si tel était le cas, ne pourrait-on pas le justifier par le nouveau tarif publié par les transporteurs intéressés, le tarif CGAW 4310, nommément les taux applicables aux chargements complets de:

... céréales cultivées au Canada; aussi des produits céréaliers et autres marchandises fabriquées au Canada et expédiées de stations de l'Ontario, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique; par CN et CP jusqu'à New Westminster, Vancouver Nord, Point Moody, Prince Rupert, Ridley, Roberts et Vancouver en vue de leur exportation vers...

... et 10 pays sont énumérés...

... taux ne s'appliquant cependant pas aux marchandises expédiées vers l'intérieur des États-Unis ou l'Alaska.

Ceci est un nouveau tarif. Il a été publié en 1983 et c'est un tarif proposé par les deux chemins de fer. Je tiens à souligner que si nous nous reportons au récent règlement émis par la Commission canadienne des transports sur le mouvement du malt expédié en transit, nous sommes en présence d'un cas où les chemins de fer proposent un tarif qui exclus en particulier

[Texte]

specifically excludes under the carload lot rate shipments to the United States of America or Alaska.

• 1600

**Mr. Kroeger:** I am not familiar with the document to which Mr. McKnight refers but, as a general observation, my recollection of the GATT is that it pertains to actions by governments. Decisions that railways might make, particularly if they were made free of government influence, I think would not be susceptible to a GATT complaint.

**Mr. McKnight:** The problem here is that the railroads, if this tariff were instituted, have specifically made sure there will not be a GATT complaint because it does not apply to transshipment to the United States of America.

**Mr. Kroeger:** I am not familiar with the document. I think perhaps we should have a look at it . . .

**Mr. McKnight:** The point is that in the prairie malt case, because of the lack of non-conference lines in Vancouver at the time, the small amount of malt that was transshipped through Seattle to southeast Asia had to be shipped that way in order to be price-competitive in order to open up a market for prairie malt in Biggar, Saskatchewan. If they are excluded from transshipping through that port, the ability to develop new areas and new value-added sales areas for products from western Canada will be severely hindered.

Now, in Vancouver, whether it is because of this case or not, there are non-conference lines available, but how long those non-conference lines will be made available to the shippers of small commodities who can get a more competitive rate through the Port of Seattle . . . If they are excluded from using Seattle, the non-conference lines could well leave Vancouver again and therefore producers and processors of value-added products would not have the ability of a competitive market or a competitive shipping point.

**Mr. Kroeger:** An interesting illustration of the kind of trade-offs that one continuously runs into in dealing with this subject and with this bill. The Port of Vancouver has one view, which is diametrically opposed to that of the maltsters in western Canada. Each view has a legitimacy of its own and some kind of choice has to be made.

**Mr. McKnight:** Not to condemn the Port of Vancouver, Mr. Kroeger, but we were told that more than 50% of the cargo shipments or container shipments that come into Canada come through the Port of Seattle, as it is now, and that surely cannot be the fault of the statutory rate for the movement of grain. Therefore, there must be something more glaring in that shortfall.

**Mr. Kroeger:** I agree with that. I was not attributing the present situation to the statutory rate, merely illustrating the point that one is always into trade-offs in this subject; to the extent one pleases one party, one is apt to offend another.

[Traduction]

toute expédition vers les États-Unis ou l'Alaska en vertu du taux applicable aux changements complets.

**M. Kroeger:** Je ne connais pas très bien le document auquel fait allusion monsieur McKnight, mais, à titre de remarque générale, autant que je me souviennne, le GATT a trait aux interventions des gouvernements. Selon moi, les décisions que pourraient prendre les sociétés ferroviaires, surtout si elles étaient libres de toute influence gouvernementale, ne pourraient faire l'objet d'une plainte du GATT.

**M. McKnight:** Le problème c'est que les sociétés ferroviaires, advenant l'adoption de ce droit de douane, se sont précisément assurées qu'elles ne feraient pas l'objet d'une plainte du GATT parce que ce droit de douane ne s'applique pas aux livraisons en transit aux États-Unis d'Amérique.

**M. Kroeger:** Je ne connais pas le document. Nous devrions peut-être y jeter un coup d'oeil.

**M. McKnight:** La question, dans l'affaire du malt des Prairies c'est que vu l'absence de compagnies maritimes hors conférence à Vancouver à l'époque, il a fallu expédier ainsi la petite quantité de malt livré en transit de Seattle au sud-est asiatique pour que nous puissions rivaliser en matière de prix et créer un marché à Biggar, Saskatchewan, pour le malt des Prairies. Si elles ne peuvent livrer en transit par ce port de mer, il y aura pour elle un sérieux empêchement au développement, de nouvelles régions où vendre, avec une valeur ajoutée, les produits de l'ouest du Canada.

Aujourd'hui, à Vancouver, que ce soit ou non à cause de cette affaire, il existe des compagnies maritimes hors conférence; mais il reste à savoir pendant combien de temps ces compagnies maritimes hors conférence seront mises à la disposition des expéditeurs de petites quantités de produits pouvant se prévaloir d'un tarif plus concurrentiel en utilisant le port de Seattle . . . Si on les empêche d'utiliser Seattle, les compagnies maritimes hors conférence pourraient de nouveau quitter Vancouver, ce qui empêcherait les producteurs et les transformateurs de produits à valeur ajoutée de disposer d'un marché concurrentiel ou d'un point d'expédition concurrentiel.

**M. Kroeger:** Voilà un cas intéressant du pour et du contre qu'on rencontre constamment lorsqu'il s'agit de cette question et du présent projet de loi. Le port de Vancouver a une opinion qui est diamétralement opposée à celle des producteurs de malt de l'Ouest canadien. Chaque opinion est légitime en soi et il faut faire un choix.

**M. McKnight:** Sans vouloir jeter la pierre au port de Vancouver, monsieur Kroeger vous a dit qu'actuellement plus de 50 p. 100 de la marchandise ou des conteneurs entrant au Canada y sont acheminés par le port de Seattle, ce qui n'est certainement pas imputable au tarif statutaire du transport des céréales. Ce manquement serait donc le résultat de quelque chose de plus flagrant.

**M. Kroeger:** J'en conviens. Je n'imputais pas la situation actuelle au tarif statutaire; je voulais simplement montrer qu'il y a toujours du pour et du contre dans ce domaine; si l'on



[Text]

**Mr. McKnight:** Speaking of trade-offs, we are looking at a major overhaul of western Canadian agriculture and grain production. If I understood the former minister, and indeed the present minister, part of this overhaul was necessary for the industrialization and the development and the value-added industries that could accrue to western Canada by these changes, and if small developmental shipments of value-added products from the Prairies are deterred from finding new markets, I think the intention of the government in many respects will be negated.

**Mr. Kroeger:** Yes, the bill as drafted, I believe, does not have the effect that Mr. McKnight refers to, in the sense that the CTC's decision—this is not an area I am terribly familiar with—but I believe the CTC's decision and the provisions of the bill would, indeed, work in favour of the maltsters as compared with the Port of Vancouver.

**Mr. McKnight:** But we all know there is a present court case . . .

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Mr. McKnight:** —and again, this was a small company challenging the rights of the railroads to arbitrarily set rates. And if Dr. Heads could elaborate upon what has transpired since the CTC findings, it may be of interest to the committee.

**The Chairman:** Dr. Heads.

**Mr. Heads:** I am afraid, Mr. Chairman, that this is in the area of my colleague Mr. Hackston, and not myself.

**The Chairman:** Is he here?

**Mr. Kroeger:** He was here earlier. Perhaps we could have him say a word about that at the next meeting of the committee.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, I asked you for just a moment or two to bring up to date a very specific detail that I forgot completely when I was making my intervention with respect to soft white spring wheat.

• 1605

With respect to that type of grain, I would like to remind the witnesses, and the committee itself, that in this committee's recent Edmonton hearings we had an excellent presentation of representatives of the soft white spring wheat growers association, mostly from southern Alberta. They were ably represented by three or four of their active growers and presented a short brief and responded to questions and so on. I think it is appropriate, in the light of my remarks earlier on this new grain that is coming into prominence now, that I remind the committee of that presentation by the growers. Thank you.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Benjamin.

[Translation]

favoriser une partie, on est susceptible d'en défavoriser une autre.

**M. McKnight:** Puisqu'il est question de pour et de contre, nous sommes devant une réforme du secteur agricole et de la production de céréales de l'ouest canadien. Si j'ai bien compris le ministre précédent et en fait, le ministre actuel, une partie de cette réforme devait servir à l'industrialisation et au développement des industries à valeur ajoutée que ces changements amèneraient dans l'Ouest canadien et, si l'on ferme tout nouveau débouché à des expéditions réduites de produits à valeur ajoutée des Prairies, selon moi, à plusieurs points de vue, l'objectif du gouvernement sera compromis.

**M. Kroeger:** Exactement. Selon moi, l'ébauche du projet de loi n'a pas les effets auxquels fait allusion M. McKnight en ce sens que la décision de la CCT, ce n'est pas un domaine que je connais très bien—je crois tout de même que la décision de la CCT et les dispositions du projet de loi favoriseraient vraiment les producteurs de malt au détriment du port de Vancouver.

**M. McKnight:** Mais nous savons tous qu'un procès se déroule actuellement . . .

**M. Kroeger:** En effet.

**M. McKnight:** Et pourtant, il ne s'agit que d'une petite compagnie mettant en doute le droit des sociétés ferroviaires de fixer les tarifs de façon arbitraire. Et si monsieur Heads pouvait nous faire part de ce qui s'est produit depuis les conclusions de la CCT, cela pourrait intéresser le Comité.

**Le président:** Monsieur Heads.

**M. Heads:** Je regrette, monsieur le président, mais cela relève plutôt de mon collègue, monsieur Hackston, pas de moi.

**Le président:** Est-il présent?

**M. Kroeger:** Il était présent plus tôt. Nous pourrions peut-être lui demander de nous en parler à la prochaine réunion du Comité.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, je vous ai demandé la parole pour quelques instants afin d'ajouter un détail très précis que j'ai complètement oublié lorsque j'ai parlé du blé tendre blanc du printemps.

Quant à ce type de grain, j'aimerais rappeler aux témoins ainsi qu'au Comité qu'aux audiences récemment tenues à Edmonton, nous avons entendu un excellent exposé de la part des représentants de l'association des producteurs de blé de printemps, dont la plupart provenaient du Sud de l'Alberta. Ils étaient très bien représentés par trois ou quatre de leurs producteurs actifs, ils ont fait un court exposé, ils ont répondu aux questions, etc. Compte tenu des remarques que j'ai faites précédemment au sujet de ce nouveau grain auquel on accorde maintenant de plus en plus d'importance, je crois utile de rappeler au Comité l'exposé des producteurs. Je vous remercie.

**Le président:** Merci, Monsieur Benjamin.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. Let us return to highways.

**The Chairman:** Ten minutes, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, Mr. Kroeger, you say that this extra trucking would be mainly on main highways, although I do not know how long it has been since you have been out in the hills of rural Saskatchewan. What they consider a main highway out there is one-and-a-half inches of oil, or two-and-a-half inches of asphalt. That is a highway to them.

Let us say it is on the main highways of Trans Canada or Yellowhead or Number 6 in Saskatchewan. I want to get through to some logical conclusion here. Once you are on those main highways, there is really no cost. Once the grain gets to the main line, it is on a main highway—there would be no railway cost, and the trucking cost is minimal.

You assume that main highway is there without cost. This is how I read your remarks. Since in the legislation and in the reports we have had we charge 20% cost of capital against rail transport of grain on a main line, why not charge, when you are computing trucking costs, 20% cost of capital on that main paved highway?

Would that not be a logical result in computing your trucking costs, as compared to railway costs? Would you not also compute a guaranteed return on investment for trucking, or if you are going to include a guaranteed return for railway lines, would you not obviously then, as an equal comparison, include a guaranteed return for the highway or the road system, for the municipality or the provinces?

**Mr. Kroeger:** I think conceptually the proposal that Mr. Benjamin makes is quite valid. Highways, of course, are a provincial responsibility. Each province makes its own decisions about the degree to which it wants to recover the costs of its road through fuel taxes, licence fees and other charges. Conceptually, I do not see anything wrong with the view that Mr. Benjamin expresses.

**Mr. Benjamin:** Those figures you quoted to me are something like a saving of 41¢ a bushel, is it?

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Do those figures include some kind of 20% cost of capital, or guaranteed return on investment?

**Mr. Kroeger:** Those are the costs to producers of moving their grain over roads that are already there. Now, it is perfectly true that if a province were to decide to recover the entire costs of its roads through fuel taxes and licences and so forth, the costs of trucking would go up. On the sort of regime that exists in most provinces at present where, speaking from

[Traduction]

**M. Benjamin:** Je vous remercie, monsieur le président. Revenons à la question des grandes routes.

**Le président:** Je vous accorde dix minutes, Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, Monsieur Kroeger, vous dites que ce transport additionnel par camion aurait surtout lieu sur les grandes routes, mais j'ignore à quel moment vous avez parcouru pour la dernière fois les collines de la Saskatchewan rurale. Ce qu'ils considèrent comme une grande route là-bas est constitué d'un pouce et demi d'huile et de deux pouces et demi d'asphalte. C'est ce qu'ils appellent une grande route.

Admettons que le transport par camion ait lieu sur la route transcanadienne, les grandes routes de Yellowhead ou la route 6, en Saskatchewan. J'aimerais que nous parvenions à une conclusion logique. Une fois que nous sommes sur ces grandes routes, il n'y a plus vraiment de frais à payer. Lorsque le grain arrive à la ligne principale, il se trouve sur une grande route—il n'y aurait aucun frais de transport par chemin de fer, et les frais de camionnage sont minimes.

Vous tenez pour acquis que l'utilisation des grandes routes ne coûte rien. C'est ainsi que j'interprète vos remarques. Puisque, suivant la loi et les rapports que nous avons eus, nous demandons un coût en capital de 20 p. 100 pour le transport du grain par chemin de fer sur une ligne principale, pourquoi ne demandons-nous pas, dans le calcul des frais de camionnage, un coût en capital de 20 p. 100 pour l'utilisation d'une grande route pavée?

N'est-ce pas la conséquence logique du calcul de vos frais de camionnage, par rapport aux frais du transport par chemin de fer. N'établiriez-vous pas également un taux de rendement garanti pour le transport par camion ou, si vous avez l'intention d'inclure un taux de rendement garanti pour les lignes de chemin de fer, n'incluriez-vous pas, de toute évidence, par comparaison, un taux de rendement garanti pour les grandes routes ou le réseau routier des municipalités ou des provinces?

**M. Kroeger:** En théorie, la proposition de M. Benjamin est assez bonne. Les grandes routes sont, bien entendu, de compétence provinciale. Chaque province décide elle-même du montant qu'elle entend récupérer pour l'utilisation de ses routes par le biais de taxes sur le carburant, de frais d'immatriculation et d'autres frais. Sur le plan théorique, il est difficile de critiquer l'opinion de M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Les montants que vous m'avez mentionnés équivalent à une économie d'environ 0,41 \$ le boisseau, n'est-ce pas?

**M. Kroeger:** Oui.

**M. Benjamin:** Ces montants comprennent-ils un coût en capital de 20 p. 100 ou un taux de rendement garanti?

**M. Kroeger:** Il s'agit des frais que les producteurs doivent payer pour transporter leur grain sur des routes déjà existantes. Il est tout à fait vrai que si une province décidait de récupérer la totalité des coûts de construction de ses routes par le biais de taxes sur le carburant, de frais d'immatriculation, etc., les frais de camionnage grimperaient. De mémoire, je



## [Text]

memory, I think they recover something like 55% of the cost of building their roads through the charges I referred to, the figures computed by the Central Co-ordinating Agency task force evolved . . .

• 1610

**Mr. Benjamin:** But the railway lines are already there too, as well as the highways.

**The Chairman:** But they are federally regulated.

**Mr. Benjamin:** That is true.

In other words, Mr. Chairman, another thing that is in this bill—you have to do some digging, but it is . . . Presentations have been made by the trucking association, and the figures presented by officials of the department only are part of the intent to abandon another 1,500 to 2,000 miles of branch lines. The wheat pools were talking about the consolidating of elevators. What this bill is talking about, and what I submit Mr. Kroeger is talking about, is abandonment of lines, the closing of lines. Another of the ramifications of this legislation is the loss of another 1,500 to 2,000 miles of railway lines, and those costs then are shifted to highways. Am I not correct?

**Mr. Kroeger:** Mr. Benjamin may be reading a little more into some of what I said than I had altogether intended.

The question of adding truckers to the Senior Grain Transportation Committee is one which I believe I said the minister would welcome the views of the committee on. There is of course no inclusion of truckers, or representatives, on the committee at present.

The figures I quoted having to do with the costs of moving grain on branch lines were not developed by the department; they were developed by representatives of a range of western-based agencies and organizations and were included in a report of that task force.

On the general question of the branch lines I think all one can really say is that the present branch-line system incorporates a cost that can be computed—not, perhaps, with full precision, but one can arrive at some sense of how much the present configuration of the grain transportation system adds to the cost. It is then a matter of judgment—and it is a judgment that I am not competent to make—whether those costs are offset by social benefits or other benefits or not. But the reality, I think, is unmistakable that some ways of moving grain are more expensive than others. That being established, one can then ask if it is worth it or not.

**Mr. Benjamin:** I take it that you agree that if one is going to compare the costs under the formula envisaged in this legislation of moving grain by rail the same kind of computation for the costs of moving by truck—the same criteria should apply in moving grain by commercial truck, anywhere from 30

## [Translation]

crois que la plupart des provinces récupèrent actuellement environ 55 p. 100 des coûts de construction de leurs routes par le biais des frais que j'ai mentionnés, les montants calculés par le groupe de travail de l'Organisme central de coordination ont changé . . .

**M. Benjamin:** Mais les lignes de chemin de fer sont déjà là également, tout comme les routes.

**Le président:** Mais elles sont réglementées par le fédéral.

**M. Benjamin:** C'est vrai.

Autrement dit, monsieur le président, une autre chose que l'on trouve dans ce projet de loi, il faut creuser un peu, mais c'est . . . L'association du camionnage nous a exposé ses positions, et les chiffres donnés par les fonctionnaires du ministère ne représentent qu'une partie des 1500 à 2000 milles d'embranchements que l'on prévoit abandonner. Les pools du blé parlaient de regrouper les silos. Ce dont traite ce projet de loi et, à mon sens, ce dont parle M. Kroeger, c'est l'abandon de lignes, la fermeture de lignes. La perte de 1500 milles à 2000 milles de voies ferrées, voilà une autre des ramifications de ce projet de loi et ces coûts seront ensuite transférés aux routes. N'est-ce pas?

**M. Kroeger:** Monsieur Benjamin me fait peut-être dire des choses que je n'ai jamais eu l'intention de dire.

La question de faire siéger des camionneurs au Comité supérieur du transport du grain en est une au sujet de laquelle, je crois l'avoir dit, le ministre aimerait connaître le point de vue du Comité. Actuellement, il n'a pas été prévu d'inviter des camionneurs, ou leurs représentants à siéger au Comité.

Les chiffres que j'ai mentionnés relativement aux coûts du transport du grain sur les embranchements n'ont pas été établis par le ministère, ils ont été établis par les représentants de toute une gamme d'organismes et d'organisations de l'Ouest, et ont été incorporés dans un rapport de ce groupe d'étude.

Quant à la question générale des embranchements, je crois qu'il suffit de dire que le système actuel des embranchements comporte des coûts qu'il est possible de calculer—peut-être pas avec une précision parfaite mais il est tout de même possible d'avoir une idée de la mesure dans laquelle l'organisation actuelle du système de transport du grain contribue à faire hausser les coûts. Il s'agit alors d'une question de jugement—et il s'agit d'un jugement que je ne suis pas à même de porter, car il faut déterminer si ces coûts sont oui ou non compensés par des avantages sociaux ou par des avantages d'une autre nature. Mais je crois qu'il y a une chose de très claire; certains modes de transport du grain coûtent plus cher que d'autres. Une fois cela établi, il convient ensuite de se demander si cela vaut la peine oui ou non.

**M. Benjamin:** Je présume que vous reconnaissez que pour comparer le coût du transport du grain par rail selon la formule prévue dans le projet de loi avec le coût du transport par camion, il faut faire le même type de calcul. appliquer les mêmes critères au transport commercial du grain par camion,

[Texte]

to 230 miles or whatever, that in order to arrive at some kind of a reasonable comparison of costs the same criteria should apply to both. I take it you agree with that.

You said earlier something about my having had a good point. I was glad to hear that.

**Mr. Kroeger:** I think I would want to reflect a bit as to whether one would apply exactly the same criteria to highway costing as to railway costing. In certain respects that might be possible; in other respects perhaps one would have to take account of some differences.

**Mr. Benjamin:** Since the deficit on the operation of the road and highway system in Canada—if you take all the revenues taken in by all three levels of government by way of fuel taxes, licence fees, excise taxes, sales taxes, the country as a whole runs in the hole about \$4 billion, according to the last figures I have looked at, in the course of a year.

• 1615

If you were just to take the three prairie provinces, I do not know of any province that makes revenues on the building and maintaining of roads. They cannot use the user-pay principle on highways. If they were to do so and use the same criterion, just apportioning whatever share of the load that highways carried of grain being trucked, and apportioning a share of those costs using the same criterion, 20% to constant costs, guaranteed return on investment, maintenance, depreciation, and so forth, how many trucks would be able to operate if they had to pay the user-pay? Under this bill a combination of the taxpayer and the grain producer are going to pay user-pay. If you applied the same thing to trucking, how many trucks could operate?

**Mr. Kroeger:** The point Mr. Benjamin makes has a general validity, and it is not limited to grain. It is perfectly true that in the case of highways generally, studies done in the Department of Transport that I recall from a few years ago indicated, as I said earlier, a level of cost recovery on roads of the order of 55%. The railways, on the other hand, are required to meet all their costs, 100% of their costs, out of revenue. That is a reality that impacts equally on the forest industry or the coal industry, the grain industry or the livestock industry. To address that reality in an overall way I think would be beyond the scope of the present proposed bill.

The only other observation I would make in response to Mr. Benjamin is that moving a tonne of grain involves a certain cost; again, that cost can be computed, just as you can compute the cost of a highway. The issue that has been under debate now for a number of years is how that cost ought to be met. For a number of years the statutory rate provided a certain basis for meeting that cost, partly by the producer,

[Traduction]

n'importe où sur une distance de 30 milles à 230 milles ou autre, que pour établir une comparaison logique entre les coûts, il convient d'avoir recours aux mêmes critères dans les deux cas. Je présume que vous êtes d'accord avec cela.

Vous avez mentionné plus tôt ce matin que j'avais soulevé un point pertinent. J'étais content d'entendre cela.

**M. Kroeger:** Je crois qu'il me faudrait réfléchir un peu à l'opportunité d'appliquer exactement les mêmes critères pour établir les prix de revient du transport routier et du transport par chemin de fer. À certains égards, cela serait peut-être possible, mais sous d'autres rapports, il faudrait peut-être tenir compte de certaines différences.

**M. Benjamin:** Compte tenu du déficit d'exploitation du système de transport par route au Canada, en additionnant tous les revenus qu'empochent les trois niveaux de gouvernement au moyen des taxes sur l'essence, des frais d'immatriculation, des taxes d'assise, des taxes de vente, cela représente un déficit d'environ \$4 milliards par année, d'après des dernières données que j'ai consultées.

Si vous deviez vous limiter aux trois provinces des prairies, je n'en connais aucune qui tire des revenus de l'aménagement et de l'entretien des routes. Elles ne peuvent utiliser le principe du paiement par l'utilisateur sur les autoroutes. Si elles pouvaient le faire en se servant du même critère, en répartissant la part du volume de transport qui est liée au transport du grain par camion et en répartissant la part de ces coûts sur la base du même critère, soit 20 p. 100 pour les frais fixes, le rendement garanti sur l'investissement, l'entretien, la dépréciation, et ainsi de suite, combien d'entreprises de camionnage pourraient survivre si elles devaient s'acquitter du paiement par l'utilisateur? En vertu du présent projet de loi, le contribuable et le producteur de grain sont appelés conjointement à verser le paiement par l'utilisateur. Si vous appliquiez le même principe au camionnage, combien d'entreprises de transport par camion pourraient fonctionner?

**M. Kroeger:** La question soulevée par M. Benjamin est valable de façon globale et elle ne se limite pas au seul transport du grain. C'est absolument vrai que dans le cas des autoroutes en général, selon des études faites au ministère des Transports il y a déjà quelques années, pour autant qu'il m'en souvienne et comme je le disais plus tôt, le niveau de recouvrement des coûts relatifs aux routes est de l'ordre de 55 p. 100. De leur côté, les compagnies de chemin de fer sont tenues d'imputer tous leurs coûts, 100 p. 100 de leurs coûts, sur leur revenu. C'est un fait qui se répercute également sur les industries de la forêt, du charbon, du grain et du bétail. Je pense que ce serait aller au-delà du champ du présent projet de loi que de vouloir s'attaquer à cette réalité.

Le seul autre commentaire que j'aimerais faire en réponse à la question de M. Benjamin est que le transport d'une tonne de grain comporte certains frais; encore une fois, ces frais peuvent être calculés, tout comme il est possible de calculer les frais d'une autoroute. Le débat porte depuis bon nombre d'années sur la façon de payer ces frais. Pendant longtemps le tarif statuaire a fourni un système permettant de répartir ces frais



## [Text]

partly by the railway companies, partly by the government. What is in prospect for the future in Bill C-155 is a change in the division of that cost burden, and much of the debate that has taken place in the past two, three, five years centres on what share, for whom, is appropriate.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** A final comment, Mr. Chairman. I wanted to thank Mr. Kroeger. I appreciated his answers, and I want to be fair. Mr. Kroeger is quite correct about the railways having the costs that they have on the railway lines; and that is the point. If the trucking and bus industry had to build and maintain their own right of way, none of them would be in business. That is the unfair part of those who promote the idea of more trucking. The taxpayer is going to foot the subsidy for them—all the taxpayers.

Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

**Mr. Kroeger:** Just as a footnote, Mr. Chairman, of course, it is also the case that to the extent that one has a high-cost system in existence and preserves it in existence with an escalation factor, the taxpayer will be footing a fair share of that as well—for grain.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mulder perhaps will have some information relative to my last round of questioning. I just say in passing that it was suggested that it would be inappropriate to exclude the 4 million tonnes of feed grain that move to eastern Canada under the Crow rate. Would it not be appropriate then, in that same vein, to include the 300,000 tonnes of feed grain that moves into British Columbia?

• 1620

**Mr. Mulder:** I am not so sure, Mr. Chairman, that I said exactly what Mr. Mazankowski seems to be referring to . . .

**Mr. Mazankowski:** It may not have been you.

**Mr. Mulder:** I gave you the answers factually in saying, yes, roughly 4 million tonnes of grain from the west moves east. Some of it is feed grain, other ones . . . There are all kinds of other grain products. I think it is obvious when you look at the current regime that up to Thunder Bay eastern customers get a product at a cheaper price based on transportation than the B.C. consumers do.

Now, all I said was that is the way it has been since 1897—or, I think, certainly since 1927. I suppose that it could be in the purview of the committee to say that they are going to change what has been in existence for the last 50 years and do it in a different way.

## [Translation]

entre le producteur, les compagnies de chemin de fer et l'État. Le projet de loi C-155 prévoit pour l'avenir une modification de la répartition du fardeau, et le débat qui est cours depuis deux, trois ou cinq ans vise essentiellement à établir la proportion qui serait adéquate pour chacune des parties.

**Le président:** Merci, M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Une dernière remarque, monsieur le président. Je voudrais remercier M. Kroeger. J'ai bien apprécié ses réponses et je veux être juste. M. Kroeger a bien raison d'affirmer que les compagnies de chemin de fer doivent assumer les coûts des voies ferrées, et c'est là toute la question. Si les industries du transport par camion et par autobus devaient elles-mêmes aménager et entretenir leur propre droit de passage, elles ne seraient point rentables. Voilà en quoi les défenseurs de l'accroissement du camionnage font fausse route. Le contribuable devra déboursier la subvention pour eux—tous les contribuables.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, M. Benjamin.

**M. Kroeger:** Une dernière remarque, monsieur le président. C'est, bien sûr, également le cas en matière de grain: dans la mesure où l'on établit et l'on maintient un système de coûts élevés avec un facteur d'indexation, c'est le contribuable qui devra absorber une bonne partie des coûts.

**Le président:** Merci, M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

Peut-être M. Mulder aurait-il des renseignements à nous donner relativement à mes dernières questions. Je dis en passant que certains prétendent qu'on ne devrait pas exclure les quatre millions de tonnes de grain de provende qui sont expédiées vers l'est du Canada en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau. Ne serait-il pas opportun alors, dans la même veine, d'inclure les 300,000 tonnes de céréales fourragères expédiées vers la Colombie-Britannique?

**M. Mulder:** Monsieur le président, je ne suis pas si certain que ce sont exactement mes paroles que semble rapporter M. Mazankowski . . .

**M. Mazankowski:** Ce n'était peut-être pas vous.

**M. Mulder:** Je vous ai donné des réponses factuelles en indiquant que, oui, environ 4 millions de tonnes de céréales de l'Ouest sont expédiées vers l'Est. Une partie de ces expéditions est composée de céréales fourragères, d'autres . . . Il y a toutes sortes d'autres produits du grain. Il est évident, je pense, lorsque l'on considère le régime actuel, que jusqu'à Thunder Bay les clients de l'Est paient moins cher pour le produit que les clients de la Colombie-Britannique à cause du transport.

Maintenant, j'ai simplement dit que c'était comme cela depuis 1897 ou, je pense, certainement depuis 1927. Je suppose que le Comité a compétence pour dire qu'ils vont changer le système établi depuis 50 ans et qu'ils vont procéder d'une autre manière.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Does it not discriminate against the B.C. feeder?

**Mr. Mulder:** I believe Mr. Migie is going to . . . That is his territory, agriculture.

**The Chairman:** Mr. Migie.

**Mr. Migie:** I just wanted to make the comment that you cannot really ignore the feed freight assistance program when you look at this issue. I was able to get my references: in 1981-82 for British Columbia \$5.95 million was spent under feed freight assistance moving 553,000 metric tonnes.

**Mr. Mazankowski:** Oh, I thought it was 300,000.

**Mr. Migie:** This is to freight-assisted shipments in British Columbia, 553,000.

**Mr. Mazankowski:** I see.

**Mr. Migie:** The reference earlier was what B.C. Rail reported for their own particular shipments . . .

**Mr. Mazankowski:** I see. Okay.

**Mr. Migie:** —in British Columbia.

Just roughly, that would be \$10 per tonne. In a sense, it is not quite comparable to the Crow benefit that we are talking about, which is \$20 per tonne at the moment; but I think it would have to be taken into account.

If I could just answer an earlier question in terms of what type of grain, 283,000 tonnes of barley and 108,000 tonnes of wheat were the largest of the items.

**Mr. Mazankowski:** What about the eastern movement? Was the 4 million-tonne figure that was used the latest calendar year or crop year, and what is the final destination of that grain, and what portion of it is subject to being eligible for feed freight assistance?

**Mr. Migie:** I will have to get those numbers to you. Just on the latter part about the eligibility for feed freight assistance, you do have corn from Ontario being eligible for feed freight assistance into the areas of Quebec and eastern Canada. So in terms of eligibility I am not sure that it is clear, but I can give you the amounts that were paid on feed freight assistance into the various regions. I can get that for your next meeting.

**Mr. Mazankowski:** And I presume that you could give me a breakdown on the latest statistics available for the final destination of those grains?

**Mr. Migie:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** Okay.

Can I move to another area, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Certainly.

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Ne s'agit-il pas de discrimination à l'égard des éleveurs de la Colombie-Britannique?

**M. Mulder:** Je pense que M. Migie va . . . C'est son domaine, l'agriculture.

**Le président:** Monsieur Migie.

**M. Migie:** J'aimerais juste dire que l'on ne peut pas vraiment ignorer le programme d'aide au transport des céréales fourragères lorsque l'on examine cette question. J'ai pu me renseigner: en 1981-1982, pour la Colombie-Britannique, 5,95 millions de dollars ont été dépensés au titre de l'aide au transport des céréales fourragères pour l'expédition de 553,000 tonnes métriques.

**M. Mazankowski:** Oh, je pensais que c'était 300,000.

**M. Migie:** Il s'agit des expéditions pour lesquelles une aide au transport a été versée en Colombie-Britannique, donc 553,000.

**M. Mazankowski:** Je vois.

**M. Migie:** Le chiffre mentionné tantôt est celui qu'a déclaré B.C. Rail et représente ses propres expéditions . . .

**M. Mazankowski:** Je vois. D'accord.

**M. Migie:** . . . en Colombie-Britannique.

Cela fait environ 10 dollars par tonne. Dans un sens, on ne peut pas vraiment comparer ce montant à la subvention du Nid-de-Corbeau qui s'élève à 20 dollars la tonne actuellement, mais je pense qu'il faudrait en tenir compte.

En réponse à une question antérieure sur le type du grain transporté, si je puis me permettre: les expéditions les plus importantes sont l'orge (283,000) et le blé (108,000).

**M. Mazankowski:** Qu'en est-il des mouvements vers l'Est? Est-ce que ce chiffre de 4 millions de tonnes se rapportait à la dernière année civile ou campagne agricole? Quelle est la destination finale de ce grain? Et quelle partie est admissible au bénéfice du programme d'aide au transport des céréales fourragères?

**M. Migie:** Je vais devoir obtenir ces chiffres pour vous. Quant à la dernière question sur l'admissibilité au bénéfice du programme d'aide au transport des céréales fourragères, le mais de l'Ontario est admissible à l'aide au transport des céréales fourragères au Québec et dans l'est du Canada. En ce qui concerne l'admissibilité, je ne suis pas certain que ce soit clair, mais je peux vous dire quelles sommes ont été versées au titre de l'aide au transport des céréales fourragères pour les diverses régions. Je peux obtenir ces renseignements pour notre prochaine rencontre.

**M. Mazankowski:** Je présume que vous pourrez également me fournir une ventilation des dernières statistiques que nous avons en main, en ce qui concerne la destination finale de ces grains.

**M. Migie:** Oui.

**M. Mazankowski:** D'accord.

Puis-je aborder un autre sujet, monsieur le président?

**Le président:** Certainement.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** I raised it just in passing yesterday. It has to do with the definition of railway companies and whether or not B.C. Rail should be included as an eligible company. We heard in British Columbia some very strong representations from both B.C. Rail and, I think, the Chamber of Commerce and the Government of B.C. in support of the inclusion of B.C. Rail under the provisions of this bill. I am sure it is a surprise to many that Dawson Creek is the second largest volume grain shipping point in western Canada and that B.C. Rail is becoming a very integral part in the future growth and development of northern British Columbia and the Peace River block.

In our discussion with B.C. Rail they estimated that they were losing about \$2.5 million in moving grain at the statutory rate. They believe they would be entitled to a profit of roughly \$600,000, so by their figures, to be included they thought it would be something in the order of \$3.1 million.

• 1625

I guess my question, Mr. Chairman, is: What are the implications of an amendment that would include B.C. Rail? I guess it is fair to assume that the Crow benefit would be diluted by that much, but if we are really looking at it in terms of equity in the grain-growing region of western Canada then we should be treating the railway systems in that region with some degree of equity. That is my initial reaction and I would certainly like to hear what the implications and ramifications are, because there must be an obvious reason for the government choosing not to include B.C. Rail.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, my recollection is that while the B.C. Rail submission called for extension of the Crow benefit, BCR was also very explicit in saying that it did not wish to be regulated by the federal government.

**Mr. Mazankowski:** That may be, but they said they were prepared to enter into an agreement.

**Mr. Kroeger:** But what one is talking about here is a very extensive form of regulation in which the Canadian Transport Commission would prescribe a rate scale, it would have to ascertain in considerable detail eligible railway costs, it would have to allow and disallow various costs, allow and disallow certain kinds of rates. There is the whole process in Clauses 45 and 47 ... application for rate discounts, complaints and CTC rulings. It is a very extensive system of regulation. There are the performance guarantees. There is the question of scrutiny of railway investment programs, judgments being made about the adequacy of railway investment programs, judgments being made about the adequacy of railway investments in their lines, the maintenance of their lines. I do not know how one could square that very extensive regime with the situation in which BCR was not regulated by the federal government.

[Translation]

**M. Mazankowski:** J'ai soulevé la question incidemment hier. Il s'agit de la définition des compagnies de chemins de fer. La compagnie B.C. Rail devrait-elle faire partie des compagnies admissibles? En Colombie-Britannique, la compagnie B.C. Rail et, je pense, la Chambre de commerce ainsi que le gouvernement de la Colombie-Britannique ont fait valoir devant nous des arguments très solides en faveur de l'inclusion de B.C. Rail en vertu des dispositions du présent projet de loi. À n'en pas douter, de nombreuses personnes seront étonnées d'apprendre que Dawson Creek est le deuxième plus important point d'expédition du grain en ce qui concerne le volume dans l'ouest du Canada et que B.C. Rail devient de plus en plus une partie intégrante de l'essor et du développement futurs du nord de la Colombie-Britannique et de la région de Peace River.

Au cours des discussions, B.C. Rail a révélé que, selon ses estimations, la compagnie perdait environ 2,5 millions de dollars en transportant le grain au tarif législatif. Ils estiment avoir droit à un profit de 600 000 \$ approximativement, de sorte que d'après leurs calculs, ils pensaient que cela se chiffrerait à environ 3,1 millions de dollars.

Voici ma question, monsieur le président: Quelles conséquences aurait une modification visant à inclure B.C. Rail? J'estime qu'il est juste de supposer que la subvention du Nid-de-Corbeau serait réduite d'autant, mais si nous examinons la question sous l'angle de la justice dans la région de production céréalière qu'est l'Ouest du Canada, nous devrions alors faire preuve d'une certaine justice à l'égard du réseau ferroviaire dans cette région. Voilà ma première réaction et j'aimerais savoir les conséquences et les ramifications d'une telle modification. Le gouvernement doit avoir une raison évidente pour décider de ne pas inclure B.C. Rail.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, si je me souviens bien, dans son mémoire, B.C. Rail demandait à pouvoir bénéficier de la subvention du Nid-de-Corbeau, mais elle affirmait aussi très explicitement qu'elle ne voulait pas être réglementée par le gouvernement fédéral.

**M. Mazankowski:** Il se peut, mais elle a aussi déclaré qu'elle était prête à passer une entente.

**M. Kroeger:** Mais nous parlons ici d'une réglementation très poussée en vertu de laquelle la Commission canadienne des transports prescrirait une échelle tarifaire, s'assurerait dans les détails des coûts ferroviaires admissibles, accepterait et refuserait certains coûts, certains types de taux. Les articles 45 et 47 décrivent tout le processus: les demandes de réduction des taux, les plaintes et les décisions de la CCT. C'est une réglementation très poussée. Il y a les garanties pour le respect des obligations. Il y a la question de l'examen minutieux des programmes d'investissement des compagnies ferroviaires, les décisions concernant l'importance des investissements des compagnies ferroviaires dans leurs lignes de chemin de fer, l'entretien des lignes. J'ignore comment on peut faire en sorte que ce régime très vaste corresponde avec une situation dans laquelle la BCR ne serait pas réglementée par le gouvernement fédéral.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Well, yes, Mr. Chairman, Mr. Kroeger, but how are you going to square the fact that the distortion with respect to B.C. Rail vis-à-vis their counterparts in other parts of the western region? The distortion is going to be considerably more. The railways, CN and CP, for all intents and purposes are going to be getting compensatory rates. These people, if they are going to haul grain, are not going to get the benefit of Crow. If there was a producer payment then they could charge the shipper the equivalent rate and they would have the advantage of their share of the Crow benefit.

But, Mr. Chairman, we are talking about some equity in the system. This is going to further create an inequity and an anomaly which will certainly mitigate against the future development of this very encouraging region, a very productive region, I might say. Could we not in some way leave the door open for the minister to engage in consultation and discussions with the view to reaching a contractual arrangement so that B.C. Rail could be included? I guess I look at it from the standpoint of B.C. Rail, but more importantly from the standpoint of equity for the producers.

**Mr. Kroeger:** Historically the federal government and the Parliament of Canada have established a certain regime for the transport of grain by those railways that are under federal control.

• 1630

The Province of British Columbia made a judgment that its railway should conform to that regime, and should provide the same freight rate for producers in British Columbia as it provided for producers on the Prairies. That has involved some losses to BCR, proportionately somewhat greater than the losses sustained by CN and CP since 1967. In the sense that CN and CP have qualified and been eligible for the statutory branch line subsidies, BCR has not; it is not a federally-regulated railway. The federal government is now proposing some further changes in that regime for the railways that it regulates. It is a matter for the Province of British Columbia to decide whether it wishes to have its railway in some way compensated in a manner which is comparable for CN and CP, or in some different way. I would add, parenthetically, that over time, BCR presumably will be slightly less worse off... slightly better off than it would have been, if this legislation were not passed.

**Mr. Mazankowski:** How is that?

**Mr. Kroeger:** In the sense that the share of grain transportation costs borne by producers on the Prairies will increase over time, and the gap between the share borne by producers and the compensatory rate will narrow therefore. In that sense, proportionately the...

**Mr. Mazankowski:** Yes, but in the immediate future there will be a huge gap.

[Traduction]

**M. Mazankowski:** C'est un fait, monsieur le président, Monsieur Kroeger. Mais comment allez-vous considérer l'écart qui séparera B.C. Rail et ses concurrentes dans d'autres régions de l'Ouest? L'écart s'agrandira. En fait, les compagnies CN et CP bénéficieront de taux compensatoires. Ces gens ne recevront pas la subvention du Nid-de-Corbeau s'ils transportent du grain. Si la subvention était versée au producteur, l'expéditeur pourrait payer un taux équivalent et ils auraient au moins leur part de la subvention du Nid-de-Corbeau.

Mais, monsieur le président, il s'agit d'exploiter le réseau avec une certaine équité. Cette méthode sera une autre source d'injustices et d'anomalies qui nuiront certainement au développement futur de cette région très prometteuse, très productive, si je peux dire. Pourrions-nous laisser d'une façon quelconque au Ministre la possibilité de procéder à des consultations et à des discussions afin de mettre au point un contrat auquel B.C. Rail serait partie? J'imagine que j'envisage le dossier du point de vue de B.C. Rail, mais aussi, ce qui est plus important, du point de vue de l'équité pour les producteurs.

**M. Kroeger:** Dans le passé, le gouvernement fédéral et le Parlement du Canada ont mis en place un certain régime pour le transport du grain par les compagnies ferroviaires sous l'autorité du gouvernement fédéral.

La province de la Colombie-Britannique a jugé que ses chemins de fer devaient se conformer à ce régime et devaient offrir le même tarif de transport aux producteurs de la Colombie-Britannique qu'aux producteurs des Prairies. Cela a eu pour effet de faire subir des pertes à la société BCR un peu plus importantes en proportion que celles qu'ont subies le CN et le CP depuis 1967. Alors que le CN et le CP ont répondu aux conditions voulues pour être admissibles aux subventions aux embranchements prévues par la loi, BCR n'a pu le faire; ce n'est pas une société de chemins de fer réglementée par le gouvernement fédéral. Ce dernier propose maintenant de nouvelles modifications à ce régime en ce qui concerne les sociétés de chemins de fer qu'il réglemente. Il appartient à la province de la Colombie-Britannique de décider si elle désire que sa société de chemins de fer touche une indemnité quelconque d'une manière comparable à celle dont bénéficient le CN et le CP, ou d'une autre manière. J'ajouterais, entre parenthèses, qu'à la longue la société BCR connaîtra probablement un sort un peu moins déplorable... un peu plus intéressant qu'il ne le serait si cette loi n'était pas adoptée.

**M. Mazankowski:** Comment est-ce possible?

**M. Kroeger:** Parce qu'avec le temps la part des coûts du transport du grain supportée par les producteurs des Prairies va s'accroître et l'écart entre la part supportée par les producteurs et le taux compensateur sera réduit d'autant. En ce sens, proportionnellement...

**M. Mazankowski:** Oui, mais l'écart sera énorme au départ.



[Text]

**The Chairman:** Your time is up, Mr. Mazankowski.

**Mr. Kroeger:** Well, no more huge than it is at present, in the sense that BCR is already providing the Crow rate and is sustaining the losses which that entails.

**Mr. Mazankowski:** But the Crow rate has been the benchmark. You are now going to have a new compensatory rate.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Kroeger:** Which will progressively get somewhat higher.

**Mr. Mazankowski:** Yes, but not in the immediate . . .

**Mr. Kroeger:** No.

**Mr. Mazankowski:** That is my point.

**The Chairman:** Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you, Mr. Chairman. Just to pursue that a little further, BCR would not be in the same position as CN and CP with regard to branch lines, would they? They are not eligible for branch line subsidies but, but by the same token, they would not have the upgrading to do on the branch lines that CN and CP would. Is that a fair comment?

**Mr. Kroeger:** I think that is correct. There are certain other features of the system that impose a cost on the Prairies which BCR does not have. I think Mr. Mazankowski referred to Dawson Creek as the second largest shipping point in western Canada, and whereas there have been some difficulties about using unit trains on the Prairies, there is no constraint on using unit trains—which are lower cost—out of a place like Dawson Creek, for example. So in some respects, BCR may be a little better off by not being subject to federal regulation.

**Mr. Mayer:** What is the situation with regard to hopper cars with BCR? Could you bring us up to date on that?

**The Chairman:** Mr. Farquhar.

**Mr. Farquhar:** As I understand it now there are arrangements between the Canadian Wheat Board and Canadian National and B.C. Rail, whereby B.C. Rail does get access to the Canadian Wheat Board-owned cars—the 2,000 cars. But they do not have access to the government-owned cars.

**Mr. Mayer:** What about the hopper cars owned by the provinces of Saskatchewan and Alberta?

**Mr. Farquhar:** The priority of usage of those is determined by those provinces, and I do not believe they are available. It is just the 2,000 Canadian Wheat Board cars on occasion.

**Mr. Mayer:** So they are really, in some ways, short-changed there as well. As producers, taxpayers, grain producers, they do not get the same access to hopper cars that the rest of the producers in the Prairie region do, then.

[Translation]

**Le président:** Votre temps est écoulé, monsieur Mazankowski.

**M. Kroeger:** Pas plus grand qu'à l'heure actuelle, puisque la société BRC a déjà adopté le tarif du Nid-de-Corbeau et supporte les pertes qui en découlent.

**M. Mazankowski:** Mais c'est le tarif du Nid-de-Corbeau qui a été l'échelle de niveau. Vous serez désormais assujettis à un nouveau tarif compensateur.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Kroeger:** Qui sera élevé légèrement et progressivement.

**M. Mazankowski:** Oui, mais pas tout de suite . . .

**M. Kroeger:** Non.

**M. Mazankowski:** C'est ce que je dis.

**Le président:** Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci, monsieur le président. Je vais pousser un peu plus la discussion là-dessus. La société BCR ne serait pas dans la même situation que le CN et le CP en ce qui a trait aux embranchements, n'est-ce pas? Elle n'a pas droit aux subventions accordées pour les embranchements, mais, en revanche, elle n'est pas obligée de faire autant d'améliorations à ses embranchements que le CN et le CP. Cette observation est-elle juste?

**M. Kroeger:** Je pense que c'est exact. Certains aspects du système dans les Prairies sont à l'origine de coûts que la société BCR n'a pas à supporter. Je pense que M. Mazankowski a mentionné Dawson Creek, qui est le second point d'expédition en importance dans l'Ouest canadien, et quoique l'utilisation de trains complets dans les Prairies ait pu comporter certaines difficultés, l'utilisation de tels trains . . . qui est moins coûteuse . . . à partir d'un point comme Dawson Creek, par exemple, ne comporte aucun obstacle. Par conséquent, à certains égards, BCR est peut-être dans une situation plus avantageuse du fait qu'elle n'est pas soumise à la réglementation fédérale.

**M. Mayer:** Quelle est la situation de BCR en ce qui a trait aux wagons-trémies? Pouvez-vous nous renseigner là-dessus?

**Le président:** Monsieur Farquhar.

**M. Farquhar:** Si je ne m'abuse, des accords ont été conclus entre la Commission canadienne du blé et le Canadien National ainsi que B.C. Rail aux termes desquels B.C. Rail peut recourir aux wagons appartenant à la Commission canadienne du blé . . . les 2,000 wagons. Mais elle ne peut pas utiliser les wagons appartenant à l'État.

**M. Mayer:** Qu'en est-il des wagons-trémies appartenant aux provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta?

**M. Farquhar:** Ce sont ces provinces qui déterminent la priorité à accorder aux utilisateurs et je ne crois pas qu'ils puissent être utilisés. Seuls peuvent l'être, à l'occasion, les 2,000 wagons de la Commission canadienne du blé.

**M. Mayer:** Ils sont donc vraiment perdants, en quelque sorte, à ce point de vue également. Les producteurs, les contribuables, les producteurs de grain ne disposent donc pas

[Texte]

**Mr. Kroeger:** Once again, this is a matter for decision by the competent government which, in this case, is the government of the province. If the Province of British Columbia chose to do what the provinces of Alberta and Saskatchewan have done and buy some hopper cars for its railway, that would be a decision which is open to it. They have not chosen to do that.

**Mr. Mayer:** If I could turn to Clause 2.(3) under "Definitions", where it says:

(3) In the event of any inconsistency or conflict between this Act and the Crow's Nest Pass Act, any agreement made pursuant to the Crow's Nest Pass Act or General Order No. 448, this Act prevails to the extent of the inconsistency or conflict.

• 1635

I take it that Order 448 is really the basis for the statutory freight rate that we have in existence right now. Am I correct in that?

**Mr. Kroeger:** Section 271 of the Railway Act is where the Crow is.

**Mr. Mayer:** But I have it in front of me here, and Section 271 refers to Order 448. Just for clarity purposes, am I . . .

**Mr. Kroeger:** Order 448 I think is the order that established port parity.

Mr. Lefebvre can elaborate on that, if Mr. Mayer would like.

**Mr. Mayer:** I would be interested in knowing why the specific reference to 448 and not to the statutory rate or Section 271.

**Mr. D. Lefebvre:** In Section 271 we are revoking . . . at the end of Bill C-155 we are revoking Section 271 of the Railway Act.

**Mr. Mayer:** I see. Just so I understand it, why do you refer specifically to Order 448? I just wonder why you would not refer to Section 271.

**Mr. D. Lefebvre:** Basically, it is obvious that Order 448 continued in existence through Section 271; and we are revoking 271. Therefore, insofar as Order 448 continues to exist through Section 271, we are cancelling this out. But we were not absolutely certain that in law Order 448 does not have some standing on its own.

**Mr. Mayer:** It gets to be very, very complicated, does it not?

**Mr. D. Lefebvre:** It is for greater certainty. We want to make sure that the provisions of Order 448 do not take precedence over what we are doing here in this bill.

[Traduction]

des wagons-trémies aussi facilement que le reste des producteurs des Prairies.

**M. Kroeger:** Là encore, c'est une question qui relève du gouvernement qui est compétent dans ce cas, c'est-à-dire celui de la province. Si la province de la Colombie-Britannique décidait de faire comme les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, et d'acheter des wagons-trémies pour ses chemins de fer, cette possibilité s'offre à elle. Elle a choisi de ne pas le faire.

**M. Mayer:** Si je puis me permettre de citer le paragraphe 2(3) sous la rubrique «Définitions», en marge:

(3) Les dispositions de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles de la loi du Nid-de-Corbeau, de toute convention conclue sous son régime et de l'ordonnance générale n° 448.

Je suppose que l'ordonnance n° 448 constitue le véritable fondement des tarifs légaux de transport en vigueur à l'heure actuelle. Est-ce exact?

**M. Kroeger:** Le tarif du Nid-de-Corbeau est institué par l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer.

**M. Mayer:** Mais je l'ai devant moi, et l'article 271 se réfère à l'ordonnance n° 448. Simplement par souci de clarté, ai-je . . .

**M. Kroeger:** Je crois que l'ordonnance n° 448 est celle qui a établi la parité entre les ports.

Si M. Mayer le souhaite, M. Lefebvre peut donner des explications supplémentaires à ce sujet.

**M. Mayer:** J'aimerais savoir pourquoi l'on parle d'une manière spécifique de l'ordonnance n° 448 et non du taux légal ou de l'article 271.

**M. D. Lefebvre:** Dans l'article 271, nous abrogeons—à la fin du projet de loi C-155, nous abrogeons l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer.

**M. Mayer:** Je vois. Simplement pour que je puisse comprendre, pourquoi mentionnez-vous spécifiquement l'ordonnance n° 448? Tout ce que je me demande, c'est pourquoi vous ne parlez pas de l'article 271.

**M. D. Lefebvre:** Fondamentalement, il est évident que l'ordonnance n° 448 est demeurée en vigueur par le biais de l'article 271; et nous abrogeons l'article 271. Par conséquent, dans la mesure où l'ordonnance n° 448 demeure en vigueur par le biais de l'article 271, nous mettons fin à cette situation. Mais nous n'étions pas absolument certains qu'en droit, l'ordonnance n° 448 ne puisse avoir un certain effet par elle-même.

**M. Mayer:** Cela devient très, très compliqué, n'est-ce pas?

**M. D. Lefebvre:** C'est en vue d'une plus grande certitude. Nous voulons nous assurer que les dispositions de l'ordonnance n° 448 ne l'emportent pas sur les dispositions du présent projet de loi.



## [Text]

**Mr. Mayer:** As a matter of interest, can you give us any examples of where there might be a conflict?

I guess that is asking the witnesses to do homework that I should do myself.

I think that clarifies it for me, Mr. Chairman. Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** I said I would be brief.

**The Chairman:** You are; and it is appreciated.

Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Thank you, Mr. Chairman. I will be fairly brief myself.

Mr. Kroeger, in the course of responding to questions today regarding a particular clause, you indicated that the bill or some of the clauses had been drafted in a relatively broad manner so the system could evolve. I think those were your words. In other words, you are anticipating a number of changes in the system to build in efficiency and so on. In the Gilson process, did such a discussion take place as to what they were looking towards in the future as far as a transportation system that was efficient was concerned? Did they discuss rationalization of lines? Did they discuss unit trains, solid trains, trucking, and so on?

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, perhaps Mike Farquhar could deal with that. I did not personally attend any of the meetings of the Gilson consultations. Mr. Mulder and Mr. Farquhar did. I will try to retrieve Mr. Mulder in a minute, but perhaps Mike Farquhar could start the answer.

**The Chairman:** Mr. Farquhar.

**Mr. Farquhar:** I think one of the occasions on which they discussed in very general terms the whole question of efficiencies, of which this is a part, was at the very outset of the Gilson process, with some of the working papers which were made public. There was one working paper which outlined all the different possibilities for achieving efficiencies in the system. I think Dr. Gilson in his report provided a short summary of some of those options that one could explore.

• 1640

In terms of later Gilson process and discussions, I do not believe there was a great deal of discussion on specific elements for improvement, apart from the general references to the role of the administrator in achieving efficiencies in a few examples. I think Dr. Gilson relied essentially on the working paper that was prepared at the outset of his discussions.

**Mr. Neil:** Then did the government or the officials, in drafting this bill and making some of the clauses relatively wide, have a plan they were looking toward, say 10 or 20 years down the road, a system that was going to be very efficient,

## [Translation]

**M. Mayer:** Par curiosité, pourriez-vous nous donner des exemples d'incompatibilités possibles?

Je crois bien que c'est là demander aux témoins de s'acquitter d'une tâche dont je devrais m'acquitter moi-même.

Je pense que c'est maintenant clair pour moi, monsieur le président. Merci.

**Le président:** Merci, M. Mayer.

**M. Mayer:** J'avais dit que je serais bref.

**Le président:** Vous l'avez été, et nous l'apprécions.

M. Neil.

**M. Neil:** Merci, monsieur le président. Je serai assez bref moi aussi.

M. Kroeger, en répondant aujourd'hui aux questions touchant une disposition particulière, vous avez signalé que le projet de loi ou certaines de ses dispositions avaient été rédigé d'une manière relativement large de façon que le système puisse évoluer. Je crois que ce sont les mots que vous avez employés. En d'autres termes, vous prévoyez que de nombreux changements seront apportés au système pour lui donner une plus grande efficacité. Dans la préparation du rapport Gilson, y a-t-il eu des discussions à ce sujet, sur les mesures que l'on entendait prendre dans l'avenir pour améliorer l'efficacité du système de transport? A-t-on discuté de la rationalisation des lignes? A-t-on discuté de la question des trains-blocs, des trains complets, du camionnage, etc.?

**M. Kroeger:** Monsieur le président, peut-être Mike Farquhar pourrait-il répondre à ces questions. Je n'ai assisté personnellement à aucune des réunions consultatives de l'étude Gilson. M. Mulder et M. Farquhar l'ont fait. Je vais essayer de trouver M. Mulder tout de suite, mais Mike Farquhar pourrait peut-être commencer à répondre.

**Le président:** M. Farquhar.

**M. Farquhar:** Je crois que l'on a discuté d'une façon très générale de toute la question de l'efficacité au tout début des travaux de la commission Gilson, lorsque certains des documents de travail ont été rendus publics. L'un de ces documents décrivait toutes les différentes solutions possibles pour parvenir à une meilleure efficacité du système. Je crois que dans son rapport, M. Gilson donnait un bref résumé de certaines des possibilités qui pourraient être étudiées.

En ce qui concerne les travaux et discussions ultérieurs de la commission Gilson, je ne crois pas que l'on ait beaucoup discuté de mesures particulières propres à améliorer le système, exception faite d'observations générales sur le rôle de l'administrateur dans certains cas, pour accroître l'efficacité du système. Je crois que M. Gilson s'est essentiellement appuyé sur le document de travail préparé au début des discussions.

**M. Neil:** Alors, le gouvernement ou les fonctionnaires, lorsqu'ils ont rédigé ce projet de loi et donné une portée relativement large à certaines de ses dispositions, avaient-ils des projets pour l'avenir, mettons dans dix ou vingt ans,

## [Texte]

very modern, and did they design this bill on that basis, or did they just sort of throw this bill together? It seems to me that if you are having a bill which is to facilitate the transportation, shipping and handling of grain you must look to the future and ask what our ultimate goal is as far as the system is concerned. Were any studies done by the government or by your department to determine what that goal would be and what you were looking towards in the future? If so, could you tell us what that goal is and what the system would be?

**Mr. Kroeger:** I do not think there was any grand design here. There was no sort of fixed program or progression that was sought. Mr. Neil refers to the bill being drafted in very broad terms. I would not put it quite that way, so much as structuring the various provisions in such a way that the system has the maximum possible scope to evolve as experience of the new arrangements is accumulated.

I guess every one of the participants in Gilson, as individuals and as representatives of institutions, had various ideas about what might happen, and certainly some of them had pretty specific ideas about what they did and did not want to happen. I guess the pools have been about as explicit about that as anyone. But what will turn out to make sense in future years is hard to judge, and we did not seriously presume to judge that.

The only final comment I would make is a slightly pained reaction to Mr. Neil's suggestion that the bill was merely thrown together. The legislative task force had a very wide representation with a lot of what I thought was excellent legal and other talents—extremely knowledgeable people who worked for many weeks and debated at enormous length some very complex issues. The intent was to produce a bill that would be as workable as we could.

**Mr. Neil:** So I gather that the basis of the bill, because of the Senior Grain Transportation Committee and the administrator and so on, is drafted in such a manner that it can sort of evolve as we go along, sort of grow like Topsy, with the participants saying do not do this, do not do that, make recommendations here and recommendations there.

Just one final question. I do not know if you had anything to do it as deputy, with respect to the setting up of the Gilson task force, but either yourself or someone said in retrospect that it would have been wise to have had representatives from Quebec in the process. In retrospect, are there any other organizations or groups you feel should have been part of the process and might have had input that would have assisted the committee in coming to conclusions?

**The Chairman:** That is another one of those leading questions, but I leave it to you, Mr. Kroeger, to deal with it.

**Mr. Kroeger:** A very interesting question.

## [Traduction]

entrevoient-ils un système très efficace, très moderne, et ont-ils conçu ce projet de loi dans cette perspective, ou n'ont-ils en quelque sorte qu'improvisé ce projet de loi? Il me semble que lorsqu'on veut préparer un projet de loi devant faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain, il faut penser à l'avenir et chercher à définir le but visé par le système envisagé. Le gouvernement ou votre ministère ont-ils fait des études pour déterminer l'objectif visé et la façon dont on envisageait l'avenir? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous dire quel est cet objectif et quelle serait la nature du système envisagé?

**M. Kroeger:** À mon avis, on n'avait aucun grand dessein. On ne cherchait à préciser aucun plan ou progression. Monsieur Neil dit que les dispositions du projet de loi ont un caractère très large. Ce n'est pas tout à fait mon avis. Je dirais plutôt qu'on a cherché à organiser les diverses dispositions de manière à ce que le système puisse évoluer au maximum à mesure que l'on pourra apprécier l'efficacité des nouvelles structures.

Je suppose que toutes les personnes qui ont participé aux travaux de la commission Gilson, à titre privé et à titre de représentants d'organismes, avaient des idées diverses au sujet de ce qui pourrait se produire, et sans aucun doute, certains d'entre eux avaient des idées bien précises sur ce qu'ils voulaient et ne voulaient pas voir se produire. Je crois qu'à ce sujet, les pools ont été aussi explicites que quiconque. Mais il est difficile de prévoir ce qui, dans l'avenir, sera considéré comme logique, et nous n'avions pas sérieusement la prétention de nous prononcer à cet égard.

La dernière observation que j'aimerais faire est d'exprimer mon regret d'entendre M. Neil dire que le projet de loi a été simplement improvisé. Le groupe de travail législatif était constitué de représentants de nombreux milieux, extrêmement compétents dans le domaine juridique ou dans d'autres domaines—des gens très compétents qui ont travaillé pendant de nombreuses semaines et ont discuté de manière approfondie sur des questions très complexes. L'intention était de rédiger un projet de loi aussi applicable que possible.

**M. Neil:** Donc, je comprends que le fond du projet de loi, étant donné le Comité supérieur du transport du grain, l'administrateur, etc., est rédigé de telle manière qu'il peut en quelque sorte évoluer avec le temps, qu'il peut être chambardé, si les participants disent: ne faites pas ceci, ne faites pas cela, faites des recommandations ici, des recommandations là...

Juste une dernière question. Je ne sais pas si, à titre de député, vous avez participé d'une quelconque façon à la formation du groupe de travail Gilson, mais vous-même ou quelqu'un d'autre avez dit par la suite qu'il aurait été opportun d'avoir la participation de représentants du Québec. Rétrospectivement, croyez-vous que d'autres organismes ou groupes auraient dû participer au processus et auraient pu apporter une contribution susceptible d'aider le comité à arriver à des conclusions?

**Le président:** Voilà une autre question tendancieuse, mais je vais vous laisser y répondre, monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** C'est une question très intéressante.



[Text]

**The Chairman:** I wonder if "grown like Topsy" is any better than "thrown together".

• 1645

**Mr. Kroeger:** I was focussing on the second part of Mr. Neil's questioning.

**Mr. Neil:** We have known each other for quite a while.

**Mr. Kroeger:** There is certainly no doubt that if I had it to do over again . . .

**Mr. Benjamin:** Oh, no!

**Mr. Kroeger:** —that is my reaction too, Mr. Benjamin. If I had it to do over again, I would certainly have assessed the problem in eastern Canada, the kind of fears that exist in eastern Canada, differently. It would have been most advisable to have had a more structured process, a longer process, to go through some of these very complicated concepts and try to reassure people who are expressing various fears that really it is not going to come out that way.

Where are the other groups which should have been included? An interesting point was raised earlier, I think by Mr. Murta: the question of the truckers. They could have made a contribution; it is a judgment call of whether they should have been at the table. I imagine every one of the participants has his own particular set of ideas as to who he wishes had been there and who had not.

Overall, I think the representation of Gilson was pretty good. It was very diverse—crushers, cattlemen, as well as the big grain companies, the railways—overall it was pretty good, and the chemistry of Gilson was quite remarkable. I know it did not last, unfortunately, but the Gilson process, some said afterwards, represented the first time the major players in western Canada had actually sat down and engaged in a sustained dialogue with each other about their respective problems, and had achieved some mutual understanding about those problems, as opposed to each one kind of saying, well, I have got my problems, but the others do not matter.

So, overall, I would still give pretty high marks to the Gilson process as a successful experiment.

**Mr. Murta:** May I ask a supplementary question to that, just a very short one?

**The Chairman:** Yes, just as soon as I have mine. Mr. Kroeger's answer—for the record, Mr. Kroeger, will you give us your definition of eastern Canada?

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, I come from Alberta, so eastern Canada starts at the Saskatchewan border.

[Translation]

**Le président:** Je me demande si «chambardé» est mieux qu'«improvisé».

**M. Kroeger:** Je mettais l'accent sur la deuxième partie de la question de M. Neil.

**M. Neil:** Nous nous connaissons depuis bien longtemps.

**M. Kroeger:** Il ne fait certainement aucun doute que si je devais reprendre cela encore une fois . . .

**M. Benjamin:** Oh non!

**M. Kroeger:** . . . c'est également ma réaction, monsieur Benjamin. Si j'avais à reprendre cela encore une fois, il est certain que j'évaluerais de façon différente le problème qui se pose dans l'Est du Canada, les craintes qui existent dans l'Est du Canada. Il aurait été de beaucoup préférable de suivre un processus plus structuré, plus long, d'aborder un certain nombre de ces motions très complexes et de tenter de rassurer les personnes qui craignent de diverses manières que, dans la réalité, cela ne donne pas les résultats visés.

Où sont les autres groupes qui auraient dû être inclus? Je crois que c'est M. Murta qui a soulevé plus tôt une question intéressante, celle des camionneurs. Ils auraient pu apporter quelque chose au débat; l'opportunité de leur présence à la table constitue une question de jugement. Je suppose que chacun des participants a sa propre idée bien définie des personnes qu'il voudrait ou ne voudrait pas voir à la table des discussions.

En général, je pense que la représentation au sein du processus de Gilson était assez bonne. Il y avait une bonne variété d'intervenants—des concasseurs, des éleveurs, de même que des grosses entreprises du grain et les compagnies de chemins de fer—en général, cela était assez bon, et le mélange effectué par Gilson était assez remarquable. Je sais que cela n'a malheureusement pas duré longtemps, mais, selon les dires de certains par la suite, le processus adopté par Gilson a donné lieu à la première rencontre où les intervenants majeurs de l'Ouest canadien se sont engagés dans un dialogue suivi portant sur leurs problèmes respectifs et où ils sont parvenus à une certaine compréhension mutuelle de ces problèmes, au lieu de s'en tenir chacun à une vision restreinte de ses propres problèmes sans se préoccuper de ceux des autres.

De sorte que dans son ensemble, j'accorderais une note assez élevée au processus Gilson en tant qu'expérience couronnée de succès.

**M. Murta:** Puis-je ajouter une autre question sur ce sujet, une question très brève?

**Le président:** Oui, dès que j'aurais posé la mienne au sujet de la réponse de M. Kroeger. Pour le dossier, monsieur Kroeger, pourriez-vous nous donner votre définition de l'Est du Canada?

**M. Kroeger:** Monsieur le président, je suis de l'Alberta, de sorte que l'Est du Canada commence à la frontière de la Saskatchewan.

[*Texte*]

**Mr. Murta:** That makes me an easterner, Mr. Chairman.

**The Chairman:** From one easterner to another, a supplementary, Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Just a brief supplementary. Mr. Kroeger, would you not agree, in connection with Mr. Neil's question, that if the process that this particular committee has followed over the last number of weeks had taken place at or around the time of the Gilson process, either before or after, to gather the feelings at that time, rather than coming at the tail end when it almost seemed like a fait accompli to most organizations and producers, that the whole process might have moved on a little smoother basis than it has? In other words, while the committee maybe would not have had the benefit of the Gilson expertise, the two could have worked together better at that stage, and produced something that would have been more palatable.

**Mr. Kroeger:** I would not exclude the possibility. When one looks back, one can think about a number of different possible outcomes. One observation I would make about the Gilson process, though, was that—Mr. Murta referred to expertise and that was a factor; some of those discussions got awfully detailed. If you read the appendix to Gilson, and the way the calculations on the agricultural adjustment fund were arrived at, for example, those were quite intricate calculations and probably were a necessary stage to go through. There were a lot of very detailed concepts having to do with railway costing again, problems of grain shipment and the like, but I think it was beneficial to have those thrashed out extensively by knowledgeable people. As indeed it was to go in even greater depth into some of those questions in the various task forces. Saying all that, I am in no way disputing that perhaps a parallel process involving a parliamentary committee might have contributed as well.

• 1650

**The Chairman:** I guess what we are asking now is what benefit hindsight is. Perhaps 1985-1986 would be a better time to answer those questions.

In any case, I wish again to thank the witnesses, the members of the committee and all the members of our staff for their participation in today's proceedings.

The meeting is adjourned until 9.30 a.m. Tuesday morning.

[*Traduction*]

**M. Murta:** Ceci fait de moi un habitant de l'est, monsieur le président.

**Le président:** D'un habitant de l'est à un autre, posez votre question supplémentaire, monsieur Murta.

**M. Murta:** Une question supplémentaire très brève. Monsieur Kroeger, pour faire suite à la question de M. Neil, si le processus suivi par le présent Comité au cours des dernières semaines avait eu lieu à peu près en même temps que le processus Gilson, soit avant soit après celui-ci, afin de recueillir les impressions à ce moment, plutôt que de se trouver à l'arrière et de donner l'impression d'être un fait accompli à la plupart des organisations et des producteurs, ne pensez-vous pas qu'il se serait déroulé d'une façon plus calme que ce que nous avons connu? En d'autres termes, même si le Comité avait alors peut-être été privé de l'expertise de Gilson, les deux groupes auraient pu travailler ensemble lors de cette étape et produire quelque chose qui aurait été plus accessible.

**M. Kroeger:** Je ne voudrais pas éliminer cette possibilité. Avec le recul du temps, on peut imaginer différents résultats qui auraient pu être obtenus. J'aimerais cependant faire la remarque suivante au sujet du processus Gilson: M. Murta a fait allusion à l'expertise et cela était l'un des facteurs. Certaines de ces discussions ont étudié la question de façon très détaillée. Lisez l'annexe du rapport et étudiez la façon avec laquelle on est parvenu aux divers calculs du fonds de compensation agricole, par exemple. Ce sont là des calculs très complexes qui représentent probablement une étape qu'il était nécessaire de franchir. Il y avait un bon nombre de notion complexes en rapport avec les frais des compagnies de chemins de fer, les problèmes d'expédition du grain et d'autres questions connexes, mais je pense qu'il a été utile que ces questions aient été élaguées par des personnes compétentes. Tout comme les divers groupes d'étude devaient examiner certaines de ces questions encore plus à fond. En disant tout cela, je ne met aucunement en doute le fait qu'une démarche parallèle, comportant la création d'un comité parlementaire, aurait pu donner d'aussi bons résultats.

**Le président:** Je crois que nous cherchons à déterminer maintenant quels seront les avantages que l'on en aura retiré. Il sera plus facile de répondre à ces questions en 1985-1986.

En tout état de cause, j'en profite pour remercier encore une fois les témoins, les membres du comité ainsi que tous les membres de notre personnel de leur collaboration à la séance d'aujourd'hui.

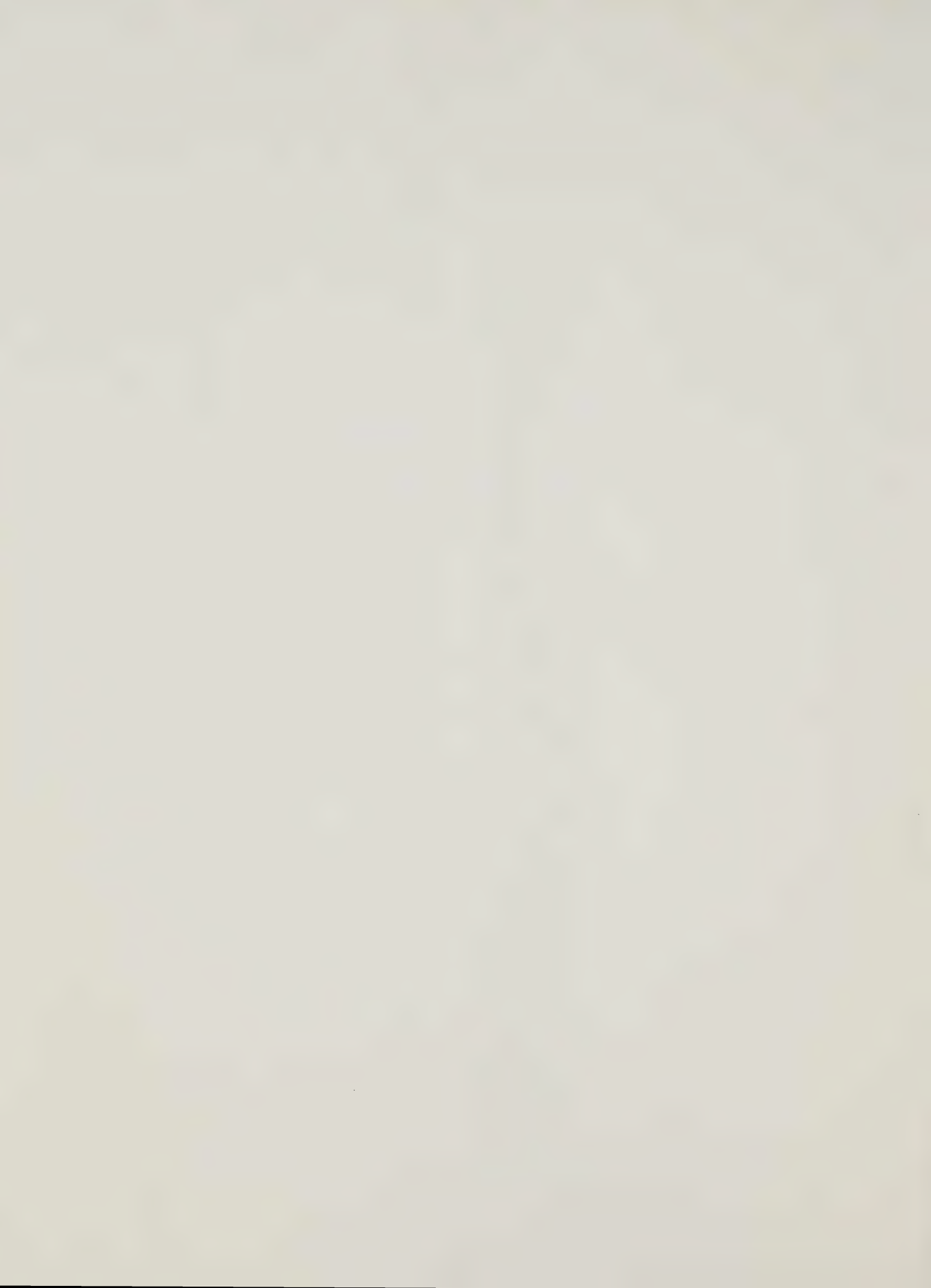
La séance est suspendue jusqu'à 9 heures mardi matin.

















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.:

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From the Department of Transport:*

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway and Grain Transportation;

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

At 2:00 p.m.:

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From the Department of Transport:*

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel;

Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation

Mr. Mike Farquhar, Director General, Railway & Grain Transportation.

*From Agriculture Canada:*

Mr. H. Migie, Director, Food Markets Analysis.

*From Canadian Transport Commission:*

Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee.

A 9h30:

*Du département d'État au développement économique et régional:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère des Transports:*

M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport des grains;

M. Denis Lefebvre, conseiller juridique.

A 14 heures:

*Du département d'État au développement économique et régional:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère des Transports:*

M. Denis Lefebvre, conseiller juridique;

M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne du transport de surface;

M. Mike Farquhar, directeur général, Transport ferroviaire et transport des grains.

*D'Agriculture Canada:*

M. H. Migie, directeur, Analyse des marchés de l'alimentation.

*De la Commission canadienne des transports:*

M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports ferroviaires.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 123

Tuesday, August 30, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 123

Le mardi 30 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,  
shipping and handling of western grain and to amend  
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

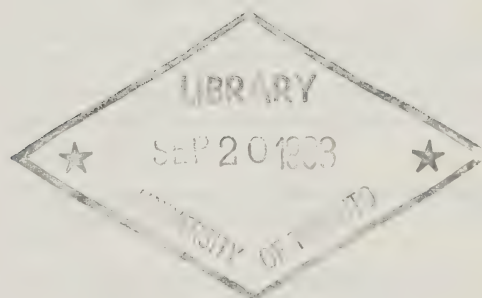
Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et  
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Maurice A. Dionne

*Vice-Chairman:* Robert Bockstael

### MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin  
Jean-Guy Dubois  
Jesse Flis  
Charles Mayer  
Don Mazankowski  
Bill McKnight  
Marcel Ostiguy  
John Reid—(10)

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Maurice A. Dionne

*Vice-président:* Robert Bockstael

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Eva Côté  
Rolland Dion  
Gaston Gourde  
Bert Hargrave  
Stan Hovdebo  
Bernard Loiselle  
Jack Murta  
Doug Neil  
Alain Tardif  
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, AUGUST 30, 1983  
(184)

## [Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:40 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Messrs. Gourde (*Lévis*), Hargrave, Hovdebo, Murta, Neil and Tessier.

*Other Member present:* Mr. Towers.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development:* Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The witnesses answered questions.

Mr. Mazankowski moved,—That the Minister of Transport and his officials examine proposals developed by the Government of Alberta and the Manitoba Farm Bureau with respect to method of payment and report to the Committee as to their acceptability and workability.

And debate arising thereon;

Mr. Benjamin moved an amendment thereto by deleting the period after the word workability and adding the following:

“and also the alternative proposal by the pools on the level of payment to the railways”.

And debate arising thereon;

Mr. McKnight moved an amendment to the amendment to include the proposals put forth by the United Grain Growers.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

The question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

And the question being put on the said motion, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 8; Nays: 1.

Mr. McKnight moved,—That the method of payment as proposed by the United Grain Growers be studied by the Minister and his officials and reported to this Committee.

## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 30 AOÛT 1983  
(184)

## [Traduction]

Le Comité des transports s'est réuni aujourd'hui à 9h40 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* MM. Gourde (*Lévis*), Hargrave, Hovdebo, Murta, Neil et Tessier.

*Autre député présent:* M. Towers.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Du département d'État au développement économique et régional:* M. Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Les témoins répondent aux questions.

M. Mazankowski propose,—Que le ministre des transports et les hauts fonctionnaires du ministère étudient les propositions mises de l'avant par le gouvernement de l'Alberta et le «*Manitoba Farm Bureau*» concernant la méthode de paiement et fassent rapport au Comité sur leur conformité au règlement et leur potentiel.

Le débat s'engage par la suite;

M. Benjamin propose un amendement visant à supprimer le point après le mot «potentiel» et à ajouter ce qui suit:

«et sur la proposition offerte par les groupes du blé concernant les paiements aux sociétés de chemin de fer».

Le débat s'engage par la suite;

M. McKnight propose un sous-amendement visant à inclure les propositions mises de l'avant par la «*United Grain Growers*».

Après débat, ledit sous-amendement proposé est mis aux voix et est rejeté par un vote à main levée par 5 voix contre 4.

Ledit amendement proposé est mis aux voix et est rejeté par un vote à main levée par 5 voix contre 4.

Ladite motion, mise aux voix, est adoptée par un vote à main levée par 8 voix contre 1.

M. McKnight propose,—Que la méthode de paiement telle que proposée par la «*United Grain Growers*» soit étudiée par le ministre et les hauts fonctionnaires du ministère et qu'ils en fassent rapport au Comité.



After debate thereon, the question being put on the said motion, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 8; Nays: 1.

At 11:09 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:20 o'clock a.m., the sitting resumed.

It was agreed,—That the Committee consider Clause 2 and incorporate any amendments to the sub-clauses which have been agreed to and stand Caluse 2.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately after line 9, on page 1, and by striking out lines 10-15, on page 15.

“base rate scale” means the scale set out in Schedule II indicating an amount per tonne for the movement of grain over each range of distance set out in the scale;

“CN adjustment”, in respect of any crop year, means the amount paid to the Canadian National Railway Company in respect of that crop year pursuant to section 56;”

#### DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: I have some procedural difficulties with the motion, as presented, for a number of reasons.

Firstly, if you look at Part II, it is Clause 34 that is the Interpretation clause, and it starts out by saying: “34. (1) In this Part”, certain things mean thus and so. Therefore, it seems to me if you remove a definition from that part and put it in another clause, you have, in effect, destroyed the meaning of Clause 34. Also, I remind the honourable Member that the role of the Committee in considering a bill is a distinct question. Therefore, only the clause under consideration and since, in this case it is Clause 2, only Clause 2 can be amended, and not Clause 34, which is not under consideration.

I will quote from Citation 772, paragraph 3 of Beauchesne, which says:

An amendment should relate to a specific clause in a bill and not to two or more clauses.

The effect of this amendment, it seems to me, is to amend two clauses, and therefore, I would have to rule that the proposed amendment is out of order.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately after line 9, on page 1.

“base rate scale” means the scale set out in Schedule II indicating an amount per tonne for the movement of grain over each range of distance set out in the scale;

Après débat, ladite motion mise aux voix, est adoptée par un vote à main levée par 8 voix contre 1.

A 11h09, le Comité suspend ses travaux.

A 11h20, le Comité reprend ses travaux.

Il est convenu,—Que le Comité étudie l'article 2, et qu'il insère les amendements aux paragraphes qui ont été adoptés et qu'il réserve l'article 2.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié par l'adjonction de ce qui suit à l'article 2, après la ligne 10, page 1, et par suppression des lignes 9 à 12, à la page 15:

«barème de référence» Le barème figurant à l'annexe II et indiquant le montant par tonne pour les mouvements du grain sur chaque série de distance mentionnée.

et par adjonction après la ligne 3, page 2, de ce qui suit, et par suppression des lignes 38 et 39, page 15:

«indemnité CN», Le montant versé à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, relativement à la campagne agricole visée, conformément à l'article 56».

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Je vois certaines difficultés de procédure en ce qui concerne la motion telle que présentée et cela pour un certain nombre de motifs.

En premier lieu, si vous vous reportez à la partie II, vous constaterez qu'il est question de l'article 34, c'est-à-dire l'article des définitions et elle commence par ce qui suit: «34. (1). Dans la présente partie. Certains termes ont une signification précise. En conséquence, il me semble que si vous enlevez une définition de cette partie et que vous la placez dans un autre article vous avez effectivement annulé la signification de l'article 34. Je désire également rappeler aux députés que le rôle du Comité dans l'étude d'un projet de loi est d'en faire l'analyse article par article et chaque article constitue une question précise. En conséquence, seul l'article qui fait l'objet d'étude—et dans le cas qui nous occupe, il s'agit de l'article 2—seul l'article 2 donc, peut être modifié et non pas l'article 34 qui ne fait pas l'objet d'étude.

Je cite le commentaire 772, paragraphe 3 de Beauchesne qui précise:

Tout amendement doit viser un seul des articles du projet de loi; il ne saurait en intéresser deux ou plusieurs à la fois.

Cet amendement, il me semble, vise à modifier deux articles et en conséquence je dois déclarer l'amendement proposé irrecevable.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant le paragraphe suivant immédiatement après la ligne 9, à la page 1.

«barème de référence», Le barème figurant à l'annexe II et indiquant le montant par tonne pour les mouvements du grain sur chaque série de distance mentionnée.

et en ajoutant après la ligne 3, page 2, de ce qui suit, et en supprimant les lignes 38 et 39 page 15:

“CN adjustment”, in respect of any crop year, means the amount paid to the Canadian National Railway Company in respect of that crop year pursuant to section 56;”

The Chairman deferred his ruling until 2:00 o'clock p.m. this day.

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2:00 o'clock p.m. this day.

#### AFTERNOON SITTING (185)

The Standing Committee on Transport met at 2:04 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Messrs. Gourde (*Lévis*), Hargrave, Hovdebo, Loiselle, Murta and Tessier.

*Other Member present:* Mr. Towers.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses: From the Ministry of State for Economic Development:* Mr. Arthur Kroeger, Secretary. *From the Department of Transport:* Mr. Denis Lefebvre, General Counsel. *From Canadian Transport Commission:* Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

The Committee resumed consideration of the proposed amendment of Mr. Benjamin,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately after line 9, on page 1.

“base rate scale” means the scale set out in Schedule II indicating an amount per tonne for the movement of grain over each range of distance set out in the scale;

“CN adjustment”, in respect of any crop year, means the amount paid to the Canadian National Railway Company in respect of that crop year pursuant to section 56;”

#### DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: We are on Clause 2 and when we broke for lunch, I undertook to review again the procedure relative to the amendments being proposed by Mr. Benjamin specifically his first amendment to Clause 2 wherein he wishes to transfer a definition from Clause 34 to Clause 2.

While I still have grave reservations about it I have looked at the rules and tried to decipher them to find out exactly what the obvious enforcement of the rules would result in as far as Mr. Benjamin's intent was concerned and I find that that application of the rule of amending two clauses at the

«indemnité CN», Le montant versé à la société des Chemins de fer nationaux du Canada, relativement à la campagne agricole visée, conformément à l'article 56».

Le président reporte sa décision jusqu'à 14 heures.

A 12h25, le Comité suspend ses travaux à 14 heures.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (185)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 14h04 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* MM. Gourde (*Lévis*), Hargrave, Hovdebo, Loiselle, Murta et Tessier.

*Autre député présent:* M. Towers.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins: Du département d'État au développement économique et régional:* M. Kroeger, secrétaire. *Du ministère des Transports:* M. Denis Lefebvre, avocat. *De la Commission canadienne des Transports:* M. John Heads, directeur exécutif, Comité sur les transports ferroviaires.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Le Comité reprend l'étude de l'amendement proposé par M. Benjamin,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant le paragraphe suivant immédiatement après la ligne 9, page 1.

«barème de référence», Le barème figurant à l'annexe II et indiquant le montant par tonne pour les mouvements du grain sur chaque série de distances mentionnée.

et en ajoutant après la ligne 3, page 2, ce qui suit, et supprimant les lignes 38 et 39, page 15;

«indemnité CN», Le montant versé à la société des Chemins de fer nationaux du Canada, relativement à la campagne agricole visée, conformément à l'article 56»

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Nous étudions l'article 2 et je vous ai dit avant le déjeuner que je m'engageais à revoir la procédure concernant les amendements proposés par M. Benjamin, en particulier son premier amendement à l'article 2 visant à inclure dans ce dernier une définition figurant à l'article 34.

Même si j'ai encore de sérieuses réserves à cet égard, je me suis référé au règlement et j'ai essayé de déchiffrer ce qu'il contient pour m'éclairer dans la décision que je dois prendre quant à la proposition de M. Benjamin. La règle concernant l'amendement de deux articles à la fois est certainement



same time, is certainly a valuable rule and the next Standing Order says that an amendment cannot be made if it is done at the wrong place and I looked at that one as well and decided that if it was in the wrong place, it meant that Mr. Benjamin would immediately ask me what is the right place and the right place of course would be in Clause 34 but since we are dealing with Clause 2 and proposing amendments to it, even though we stand it, we cannot go back and reamend it.

So therefore, I would not be able to tell him what the right place was especially not in committee and I have, therefore, even though I have reservations about it and although I think it is an awkward procedure I am going to rule that we may move his amendments with the provision that he is prepared to make the necessary consequential amendments when we get to the appropriate clauses and then once he moves his amendments, it is up to the committee to make the decision whether the amendment is acceptable or not.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

YEAS

Messrs.

Benjamin—1

NAYS

Messrs.

Flis

Gourde (*Lévis*)

Loiselle

Mayer

McKnight

Reid (*Kenora—Rainy River*)

Tessier—7

Mr. Neil moved,—That Clause 2 be amended by adding after the word “commission” on line 11, at page 1, the following therefor:

“and the Canadian Transport Commission, Western Division.

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. Neil withdrew his amendment.

Mr. McKnight moved,—That Clause 2 be amended by adding after the word commission on line 11, at page 1, the following therefor:

“including the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission as established under paragraph 24 (1) (a) of the National Transportation Act and the commissioners assigned to the Canadian Transport Commission’s office located in the city of Saskatoon.

Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*) moved,—That the amendment be amended by adding after the word commissioners a comma and the words “if any”, comma.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 7; Nays: 2.

After further debate, the question being put on the said proposed amendment as amended, it was, by a show of hands, agreed to: Yeas: 7; Nays: 2.

bien motivée et du reste, l'article du règlement qui la suit précise que l'on ne peut pas amender n'importe quel article au hasard. Si donc je décide que l'amendement de M. Benjamin est présenté au hasard, ce dernier me demandera immédiatement quel est l'article du projet de loi où il convient de le présenter. C'est bien entendu l'article 34 mais puisque nous étudions l'article 2, et que nous y proposons des amendements, même si nous le réservons, nous ne pourrions pas y revenir et proposer d'autres amendements plus tard.

Par conséquent, je ne puis pas dire à M. Benjamin à quel article il doit proposer son amendement lors de l'étude en Comité et c'est pourquoi, même si j'ai des réserves, car je pense que c'est une procédure un peu singulière, j'accepterai ses amendements à condition qu'il s'engage à présenter les amendements en conséquence aux autres articles en temps et lieu. Une fois les amendements proposés, il incombe aux membres du Comité de les adopter ou de les rejeter.

Après débat, la motion portant l'amendement proposé est rejetée sur division suivante:

POUR

Messieurs

Benjamin—1

CONTRE

Messieurs

Flis

Gourde (*Lévis*)

Loiselle

Mayer

McKnight

Reid (*Kenora—Rainy River*)

Tessier—7

M. Neil propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant après le mot «Transports» à la ligne 15, page 1:

«et la Commission canadienne des transports, Division de l'Ouest.

Après débat, du consentement unanime, l'amendement de M. Neil est retiré.

M. McKnight propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant après le mot «Transports» à la ligne 15, page 1:

«y compris le Comité sur les transports ferroviaires de la Commission canadienne des transports telle qu'établie en vertu du paragraphe 24(1)(a) de la Loi nationale sur les transports et les commissaires nommés au Bureau de la Commission canadienne des transports, situés à Saskatoon.»

M. Reid (*Kenora—Rainy River*) propose,—Que l'amendement soit modifié en ajoutant après le mot «commissaires», les mots «le cas échéant».

Après débat, le sous-amendement mis aux voix est adopté par un vote à main levée par 7 voix contre 2.

Après débat, l'amendement tel que modifié est mis aux voix et est adopté par un vote à main levée par 7 voix contre 2.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately after line 14, on page 1.

“cost change per tonne”, in respect of any crop year, means an amount obtained by multiplying the rate of cost change in respect of that crop year by the aggregate of

(a) the average cost of moving one tonne of grain in the 1981-82 crop year, as determined under subsection (2), and

(b) the aggregate of the cost changes per tonne in respect of the crop years preceding that crop year but not preceding the 1982-83 crop year;”

And a point of Order having been raised as to the acceptability of the said proposed amendment.

#### DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: I had the same reservations about motion 2 that I had about your motion 1, but in the same spirit I am going to rule that it is in order, with the caveat you have just added, that if it passes, a consequential motion will be moved when we get to Clause 34.

Whereupon, Mr. Reid (*Kenora—Rainy River*) appealed from the decision of the Chairman.

The question being put by the Chairman:

Shall the decision of the Chair be sustained? And the result of the Vote having been announced: Yeas: 4; Nays: 4.

Whereupon, Mr. Chairman gave his casting vote in the affirmative.

And the question being put on the said proposed amendment of Mr. Benjamin, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 1; Nays: 6.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately after line 18, on page 1.

““Crow Benefit” means,

(a) in respect of the 1983-84 crop year, \$564.5 million,

(b) in respect of the 1984-85 crop year, \$593.4 million,

(c) in respect of the 1985-86 crop year, \$622.6 million, and

(d) in respect of the 1986-87 and subsequent crop years, \$651.6 million;

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 1; Nays: 5.

Mr. McKnight moved,—That Clause 2 be amended by adding after line 24, the following therefor:

““Export” means any destination outside of Canada.”

After debate thereon, by unanimous consent, Mr. McKnight withdrew his amendment.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately after line 24, on page 1.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 39, page 2, ce qui suit:

«variation des coûts par tonne» Produit du taux de variation des coûts d'une campagne agricole par la somme des éléments suivants:

a) le coût moyen du mouvement d'une tonne de grain pendant la campagne agricole 1981-1982, déterminé conformément au paragraphe (2);

b) le total des variations de coûts par tonne pendant les campagnes agricoles précédentes, à l'exception de celles qui ont précédé la campagne 1982-83.»

Quelqu'un ayant demandé si l'amendement proposé était en règle,

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: J'ai les mêmes réserves dans le cas de votre deuxième motion que dans le cas de la première mais je vais quand même l'accepter, à condition encore une fois que, si l'amendement est adopté, vous présentiez une motion en conséquence quand nous en serons à l'article 34.

M. Reid (*Kenora—Rainy River*) en appelle de la décision du président.

Le président met sa décision aux voix:

La décision du président doit-elle être maintenue? Le résultat du vote est le suivant: 4 pour et 4 contre.

Le président emporte alors le résultat du vote par son vote prépondérant.

L'amendement proposé par M. Benjamin, mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée, par 6 voix contre 1.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant après la ligne 39, page 2, ce qui suit:

«subventions du Nid-de-Corbeau», Chacun des montants suivants:

a) pour la campagne agricole 1983-84: 564,4 millions de dollars;

b) pour la campagne agricole 1984-85: 593.4 millions de dollars;

c) pour la campagne agricole 1985-86: 622,6 millions de dollars;

d) pour les campagnes agricoles 1986-87 et suivantes: 651,6 millions de dollars.

Après débat, l'amendement proposé mis aux voix, est rejeté par un vote à main levée par 5 voix contre 1.

M. McKnight propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant, après la ligne 23, ce qui suit:

«exportation» Expédition vers tout endroit à l'extérieur du pays.»

Après débat, du consentement unanime, M. McKnight retire son amendement.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 27, page 2, ce qui suit:



“cumulative government share of the cost change”, in respect of any crop year, means an amount equal to the product obtained by multiplying the number of tonnes of grain moved in that crop year, by the aggregate of

(a) the product obtained by multiplying the government share of the rate of cost change for that crop year by the aggregate of the amounts to be calculated under paragraphs (a) and (b) of the definition “cost change per tonne”, and

(b) the cumulative government share of the cost change per tonne for the crop year preceding that crop year;

“eligible costs”, in respect of any crop year, means estimated eligible costs within the meaning of subsection 34 (1), as adjusted to take into account the tonnage of grain actually moved in that crop year;

“estimated cumulative government share of the cost change”, in respect of any crop year, means an amount equal to the product obtained by multiplying the number of tonnes of grain that, in the estimation of the Administrator, will be moved in that crop year, by the aggregate of the amounts to be calculated under paragraphs (a) and (b) of the definition “cumulative government share of the cost change”

And a point of Order having been raised as to the acceptability of the said proposed amendment.

#### DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Mr. Benjamin has moved the motion. I do not propose to read it again. However, I must point out immediately that I have a very serious procedural problem with this one. It has the same weakness as the previous ones but on which I have made a rather lenient ruling which is going to come back to haunt me, obviously. There is another and more serious flaw with this amendment and it is stated in Mr. Benjamin's own explanatory note because it allows grain shipments in excess of 31.1 million tonnes to qualify for the Crow benefit which is contrary to the intent of the bill and by proposing such shipments in excess of 31.1 million tonnes to qualify for the Crow benefit. Under the definition of “cumulative government share of the cost change” the Member is infringing upon the financial initiative of the Crown and therefore he is out of order.

On motion of Mr. McKnight, it was agreed,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately after line 24, on page 1.

“Export” means shipment to any destination outside of Canada by any mode of transport.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding immediately after line 24 on page 1.

“estimated eligible costs”, in respect of any crop year, means an amount equal to the short run variable costs of the railway companies for the movement of grain”

«part totale de l'État dans la variation des coûts», Produit où le multiplicande est les mouvements du gain, en tonnes, effectués pendant une campagne agricole, et où le multiplicateur est la somme des éléments suivants:

a) le produit et la part de l'État dans le taux de variation des coûts pendant cette campagne agricole et de la somme des montants visés aux alinéas a) et b) de la définition «variation des coûts par tonne»,

b) la part totale de l'État dans la variation des coûts par tonne pendant la campagne agricole précédente.

Et en ajoutant après la ligne 23, page 1, ce qui suit:

«coûts admissibles» Pour une campagne agricole, le montant égal aux coûts admissibles estimatifs aux termes de l'article 34 (1), corrigés pour tenir compte de la quantité de grain transportés au cours de la campagne agricole».

Et en ajoutant après la ligne 39, page 2, ce qui suit:

«part totale estimative de l'État dans la variation des coûts», Produit où le multiplicande est les mouvements du grain, en tonnes, qui, selon l'estimation de l'Administrateur, seront effectués pendant une campagne agricole, et où le multiplicateur est la somme des montants visés aux alinéas a) et b) de la définition «part totale de l'État dans la variation des coûts».

Le Règlement ayant été invoqué concernant la conformité de l'amendement proposé:

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: M. Benjamin a présenté une motion. Je ne vais pas la relire. Cependant, je tiens à signaler que cette motion me cause de graves problèmes de procédure. En effet, elle offre les mêmes faiblesses que les précédentes sur lesquelles j'ai rendu des ordonnances très coulantes dont il me faudra assumer la responsabilité. Cet amendement comporte une autre lacune grave car, comme M. Benjamin le dit lui-même dans sa note explicative, il rend les expéditions de grains supérieures à 31.1 millions de tonnes admissibles à la subvention du Nid-de-Corbeau, ce qui est contraire à l'intention du projet de loi. En effet, les expéditions supérieures à 31.1 millions de tonnes pourraient être admissibles à la subvention du Nid-de-Corbeau et cela signifie que la définition proposée par le député de l'expression «part totale de l'État dans la variation des coûts» comporte un fardeau financier pour la Couronne et par conséquent, cet amendement n'est pas conforme au règlement.

Sur motion de M. McKnight, il est convenu,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 23, page 1, ce qui suit:

«Exportation», expédition à l'étranger par tout moyen de transport.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant après la ligne 23, page 1, ce qui suit:

«coûts admissibles estimatifs» Le montant égal aux coûts variables à court terme supportés par les sociétés de chemin de fer pour les mouvements du grain»

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

Après débat, la motion mise aux voix, est rejetée sur division suivante:

	YEAS
	Messrs.
Benjamin Mayer	Mazankowski McKnight—4
	NAYS
	Messrs.
Flis Gourde ( <i>Lévis</i> )	Loiselle Reid ( <i>Kenora—Rainy River</i> ) Tessier—5

	POUR
	Messieurs
Benjamin Mayer	Mazankowski McKnight—4
	CONTRE
	Messieurs
Flis Gourde	Loiselle Reid ( <i>Kenora—Rainy River</i> ) Tessier—5

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee adviser, and the witnesses, answered questions.

Pendant la séance, M. Thompson, avocat et les témoins, répondent aux questions.

At 4:55 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Wednesday, August 31, 1983.

A 16h55, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 31 août 1983 à 9h30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Tuesday, August 30, 1983

• 0939

**The Chairman:** Order, please.

• 0940

For the information of members of the committee, we are now facing an additional problem in that there are apparently a considerable number of amendments; some of them, of course, are pretty technical and involved and the translator is having difficulty, with the noise in the room here, in translating and getting the amendments in the proper form in the other official language. Therefore, after discussions with the chief of the translation section, my suggestion would be that the translator who is here should deal with the amendments that are of immediate concern. We will send copies of the others over to the bureau, where they will begin work on them in the order of the clauses, so that when we get to Clause 10, for instance, the amendments will be translated and back to us, hopefully. I do not know of any other way to go. If that does not work, we will have to try to figure out some other way to do it. The mover will have to explain, I guess, the intent and the purpose of the amendment and we can get as much assistance as possible from the translator who is here.

With that, I will call the meeting to order and remind members that we are resuming consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are on Clause 2.

On Clause 2—*Definitions*.

**The Chairman:** Members will recall that last week we dealt in general terms with the meaning and interpretation of various clauses of the bill and I had a feeling—I may be wrong—that we might be ready to start with Clause 2 this morning, but I am in your hands.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Perhaps by way of clarification, I have a question to put to the parliamentary secretary. I notice in this morning's *The Globe and Mail* that the minister has threatened to take the issue of Bill C-155 to the western voters if the opposition brings the Crow bill to a standstill. I wonder if the parliamentary secretary could tell the committee whether that is a threat or a promise? If it is a promise, I am sure we can arrange for that, and perhaps with some justification, because unless there is a major change, a substantive change, a change that might even very well incorporate a new drafting of the bill, a change which, Mr. Chairman, it seems impossible to incorporate within the current procedural constraints, then, in all probability, the minister will face the kind of standstill that he speaks of. I suspect that all I can say, Mr. Chairman, is that

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mardi 30 août 1983

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Pour la gouverne des membres du Comité, nous affrontons maintenant un nouveau problème; il semble y avoir un nombre considérable d'amendements et certains d'entre eux sont évidemment plutôt complexes et techniques, ce qui, en plus du niveau du bruit dans la salle, complique la tâche du traducteur qui tente de traduire les amendements et de les présenter de façon appropriée dans l'autre langue officielle. Par conséquent, après en avoir discuté avec le chef de la section de traduction, je proposerais que le traducteur que nous avons ici limite son travail aux amendements qu'il faut examiner immédiatement. Nous enverrons des copies des autres amendements au bureau, qui entreprendra de les traduire dans l'ordre des articles en cause, de façon à ce que, nous l'espérons, lorsque nous en serons à l'article 10 par exemple, la traduction des amendements nous sera parvenue. Je ne vois pas comment nous pourrions procéder autrement. Si cette méthode ne fonctionne pas, nous devons tenter d'en trouver une autre. Je suppose que le proposant aura à expliquer l'objectif et l'esprit de son amendement et le traducteur que nous avons ici fera de son mieux pour nous aider.

Cela dit, je déclare la séance ouverte et je rappelle aux membres que nous reprenons notre étude du projet de loi C-155, une Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 2 du projet.

L'article 2 traite des définitions.

**Le président:** Je rappelle aux membres que la semaine dernière, nous avons abordé de manière générale le sens et l'interprétation de divers articles du projet de loi et que ais l'impression, peut-être erronée, que nous pourrions passer à l'étude de l'article 2 ce matin, mais c'est de vous que cela dépend.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** J'aimerais peut-être demander un éclaircissement en posant une question au secrétaire parlementaire. J'ai remarqué dans le *Globe and Mail* ce matin que le ministre a menacé de porter la question du projet de loi C-155 devant les électeurs de l'Ouest si l'opposition bloque le projet de loi. Je me demande si le secrétaire parlementaire pourrait préciser au Comité s'il s'agit là d'une menace ou d'une promesse? S'il s'agit bien d'une promesse, je suis certain que nous pourrions amener le ministre à la tenir, et peut-être avec raison, car à moins qu'il n'y ait un changement important, un changement sérieux, un changement qui pourrait même aller jusqu'à la rédaction d'un nouveau projet de loi, un changement qui semble, monsieur le président, impossible à faire adopter dans le contexte de la procédure restrictive actuelle, il est alors

## [Texte]

if it brings on an election so be it. The voting public will be eternally grateful. Perhaps the parliamentary secretary might want to explain what the minister has in mind in making that kind of statement.

**The Chairman:** I think that is pushing Clause 2 a bit to its extremity, but I will allow the parliamentary secretary to respond.

**Mr. Mazankowski:** We are dealing with interpretation, Mr. Chairman, and I thought it would be important to interpret the minister's remarks at the earliest possible time.

**The Chairman:** I thought you might say something like that. Do you wish to respond, Mr. Flis?

**Mr. Flis:** Yes, I do, Mr. Chairman. I think Mr. Mazankowski's first intervention this morning makes good media headlines, but it does not do much to improve Bill C-155. The minister did appear before this committee; he did state the government's position, which is Bill C-155, which is before us. He did say that he wants to hear recommendations, suggestions from this committee. It was also made very clear that any recommendations that cannot be made by the committee because we would be overstepping our reference from the House of Commons could be put into an informal report, which the minister is willing to look at. If it means substantive money changes, he is willing to take that to Cabinet. So the ball is in the committee's court. I think, as responsible politicians, we should take up the challenge of the minister and go on with clause-by-clause as we were doing on Thursday.

• 0945

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, perhaps then I can get a fuller response from the deputy minister. My understanding was that the minister and his officials were going to be meeting over the weekend to discuss the progress of the bill; that they were to discuss the tone and the tenor of the debate which has taken place heretofore; that also, and in line with the statement again in *The Globe and Mail* that:

... he is prepared to accept substantial changes to the bill.

Now "substantial" is ... well, we are really talking about something very dramatic—I mean, like perhaps altering the method of payment; perhaps looking at a different rate-making structure; looking at the level on which producers are going to pay, and, perhaps, even at postponement of any producer contributions for a given period of time. Have any of those things been discussed?

Is the deputy minister at liberty to enlighten the committee as to the context of the discussions? Was any consensus being arrived at with respect to the kind of change that the minister might be receptive to? I say that, having regard to the fact

## [Traduction]

fort probable que le ministre devra affronter le genre de blocage dont il parle. Je crains que tout ce que je puis dire, monsieur le président, c'est qu'il faut en venir à une élection, qu'il en soit ainsi. Les électeurs lui en seront éternellement reconnaissants. Peut-être le secrétaire parlementaire désire-t-il préciser l'intention du ministre lorsqu'il a fait cette déclaration.

**Le président:** Je crois que nous nous éloignons un peu trop de l'article 2, mais je vais donner au secrétaire parlementaire l'occasion de répondre.

**M. Mazankowski:** Il s'agit d'une question d'interprétation, monsieur le président, et je croyais qu'il serait important d'interpréter la déclaration du ministre dans les plus brefs délais.

**Le président:** Je m'attendais à quelque chose du genre. Désirez-vous répondre, monsieur Flis?

**M. Flis:** Effectivement, monsieur le président. Je crois que la première intervention de M. Mazankowski ce matin pourrait faire de bonnes manchettes, mais elle ne contribue pas beaucoup à l'amélioration du projet de loi C-155. Le ministre a comparu devant le présent comité et il a exposé la position gouvernementale, qui est le projet de loi C-155, que nous étudions. Il a déclaré qu'il désirait entendre les recommandations et les suggestions du présent comité. On a également indiqué très clairement que toute recommandation allant au-delà du mandat accordé par la Chambre des communes au présent comité pourrait être présentée dans un rapport officiel, que le ministre serait prêt à prendre en considération. Si de telles recommandations comportaient des modifications financières importantes, il serait prêt à les présenter au Cabinet. La balle est donc dans le camp du Comité. Je crois qu'à titre de politiciens responsables, nous devrions saisir cette offre du ministre et continuer l'étude article par article comme nous le faisons jeudi.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je pourrais peut-être obtenir une réponse plus précise du sous-ministre. Si j'ai bien compris, le ministre et ses fonctionnaires devaient se rencontrer en fin de semaine pour discuter des progrès réalisés à l'égard du projet de loi, du ton et de la teneur du débat jusqu'à maintenant et aussi, dans l'esprit de la déclaration faite au *Globe and Mail*, afin de déterminer

... s'il est prêt à accepter des changements importants au projet de loi.

Au chapitre des changements importants, nous parlons en fait de changements très profonds, comme peut-être modifier la méthode de paiement, la structure des tarifs, le niveau auquel les producteurs paieront et peut-être même remettre à plus tard toute contribution des producteurs pour une période donnée. Est-ce que l'un ou l'autre de ces sujets a été abordé?

Le sous-ministre est-il en mesure d'informer le Comité sur le cadre de ces discussions? En est-on arrivé à un consensus sur la nature des changements que le ministre serait prêt à envisager? Cela dit, je suis certain que le sous-ministre est conscient



[Text]

that I am sure the deputy is aware of the constraints which have been placed upon this committee. We have had the assurance of the chairman, which I respect very much, that in allowing us to discuss these things it may very well, in a technical sense, be out of order but, nonetheless, he will entertain that discussion. Can you say if the minister is going to come before this committee later this week and, more specifically, outline the areas he will be prepared to entertain changing?

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Arthur Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development):** Mr. Chairman, we have had a fairly extensive discussion with the minister about the committee's work to date and about the various clauses of the bill. The minister appeared before this committee last Tuesday and outlined a number of areas in which he was prepared to consider changes, and invited expressions of view by the committee. I think the minister would regard changes of the kind he indicated to the committee last week as meeting his definition of "substantial". His basic stance continues to be that he would like the committee to bring forward proposals in those areas that he could examine. Some of them, I believe, he would be able to make decisions about on his own; some of them might require consideration by the Cabinet.

In answer to Mr. Mazankowski's last question, I believe the minister does indeed contemplate returning and appearing before the committee but, before he does that, he would like to have an expression from the committee of the kinds of amendments that they wish to see. He could then be in a position to respond to those proposals, at least in part, when he comes here again.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, to Mr. Kroeger, when the minister came before the committee, he placed a great deal of emphasis upon the importance of the review process. And while he did indicate in broad terms that there may be some entertainment of change, he left the impression—with us, anyway—that most of this was going to take place during the review process, which he said would probably start immediately after the adoption of this bill. Now if what he is asking for are merely recommendations from this committee which may be part and parcel of the review process, that is quite different from having them specifically incorporated into the bill.

I think we can get specific, Mr. Kroeger, if that is what you want. Now on the basis of the discussion last week and the interpretation and the broad scope that the chairman allowed the committee to pursue, I think there are things like: Is there going to be a preamble, a statement of objectives that will be incorporated in this bill?

• 0950

Is the minister going to entertain any modification of the safety net in that whole question, a different rate-making

[Translation]

des restrictions imposées au présent Comité. Nous avons reçu l'assurance du président, que je respecte beaucoup, qu'en nous permettant de traiter ces questions, même si techniquement nous faisons quelques entorses au Règlement, il tolérera la discussion. Pouvez-vous nous indiquer si le ministre comparaitra devant le présent comité plus tard cette semaine, et, plus précisément, s'il précisera les domaines à l'égard desquels il est prêt à envisager des modifications?

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Arthur Kroeger (secrétaire, département d'État au développement économique):** Monsieur le président, nous avons discuté de façon relativement poussée avec le ministre des travaux du Comité jusqu'à maintenant et des divers articles du projet de loi. Le ministre a comparu devant le présent comité mardi dernier et il a mentionné certains domaines à l'égard desquels il était prêt à envisager des modifications, en invitant le Comité à exprimer ses opinions. Je crois que le ministre jugerait les changements du genre qu'il a mentionné au Comité la semaine dernière comme des changements importants, au sens où il l'entend. Sa position fondamentale est encore qu'il aimerait que le Comité lui présente des propositions dans les domaines en question afin qu'il puisse les étudier. Je crois que pour certaines propositions, il pourrait prendre lui-même des décisions et que pour certaines autres, il pourrait devoir les présenter au Cabinet.

En réponse à la dernière question de M. Mazankowski, je crois que le ministre envisage en effet de revenir comparaître devant le Comité, mais avant qu'il ne le fasse, il aimerait que le Comité lui donne une idée du genre d'amendements qu'il désire. Il serait alors en mesure de commenter ces propositions, du moins en partie, lorsqu'il comparaitrait à nouveau.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je m'adresse à M. Kroeger, lorsque le ministre est venu devant le Comité, il a beaucoup insisté sur l'importance du processus de revue. Bien qu'il ait indiqué en termes généraux qu'il pourrait y avoir certaines possibilités de changements, il a donné l'impression, à nous en tous cas, que la plus grande part de cette activité se produirait au cours du processus de revue, qui nous a-t-il déclaré, commencerait tout de suite après l'adoption du projet de loi à l'étude. Si tout ce qu'il demande du présent Comité, ce sont simplement des recommandations, qui peuvent faire partie intégrante du processus de revue, il s'agit de tout autre chose que leur intégration au projet de loi.

Je crois que nous pouvons entrer dans les détails, M. Kroeger, si c'est ce que vous désirez. A partir des discussions de la semaine dernière et de l'interprétation et de l'envergure que le président permet aux fins des discussions du présent comité, je crois que l'on peut se demander s'il l'on intégrera au projet de loi en question un préambule, un énoncé d'objectifs?

Le ministre envisagera-t-il une modification quelconque de la marge de sécurité dans toute cette question, une formule

*[Texte]*

device; or, because of the fact that there are so many unknowns about the implications of this bill, and that the minister admitted on his own part that it was an imperfect bill and that there had not been the kind of accurate impact assessments on the western rural community as to the effect of the increased freight rate charges on the farmers, would he be toying with the prospect of considering a deferral of any increases to the producers pending the review period, pending the outcome of that review period? I think that is pretty important, because we are not dealing here with a piece of legislation that is going to be brought in this year and amended next year. I think we all recognize that once this bill is enshrined into law it is going to take a long time to effect any change. I think it is the responsibility of this committee not to proceed with anything that is fundamentally wrong, and we have to be very sure about this.

So is there going to be any consideration in terms of changing the level of the safety net, the way in which the freight rate is established, and is there any possibility of a deferral for the implementation of increases to the farmers until the review period is completed? There is the whole question of the method of payment; that is still something. Is he going to at least leave the door open for future consideration, because if this is enshrined in law for all time that the railways are going to be the only beneficiaries—they are the ones that are going to receive the total Crow benefit... then we are really dealing with something here that we may have to go through another 80 years before that process is changed? Is the minister prepared to at least leave the door open in law, in the legislation, to allow for that kind of change to occur, because we hope we are drafting a bill here that is not only going to fulfil the decade of the 1980s but hopefully fulfill a good portion of the next two or three decades?

And the question of the inclusion of the B.C. Railway, how is he going to employ the \$204 million agricultural adjustment fund that he suggests he will use? Now I can make a suggestion if he wants to use that \$204 million: he could use that as part of the producer payment, and then we would not have to call upon the producers to make any further increases between now and 1985-1986. Why should the producer take all the risk? The railways are going to be enshrined and be guaranteed an annual income; and while the review process goes on, you are going to play around and run the risk of driving the producers out of business. This is really the fundamental part of it...

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** —the level of which the producers are going to be able to pay, the way in which it is going to be paid. There is a whole host of questions that we have raised, Mr. Kroeger. I am surprised you have not been able to pick up the spirit and the thrust of the line of questioning we have advanced; I would have thought that you would have conveyed

*[Traduction]*

différente de détermination du tarif ou encore, compte tenu du fait qu'il existe tellement d'inconnues sur les répercussions de ce projet de loi, que le ministre a admis de son propre chef qu'il s'agissait d'un projet de loi imparfait et qu'il n'y avait pas eu d'évaluations précises des répercussions de l'effet d'une hausse du tarif de transport sur la communauté rurale de l'Ouest, le Ministre, donc, envisagerait-il de reporter toute hausse pour les producteurs à la fin de la période de revue, en attendant les conclusions de cette revue? Je crois qu'il s'agit d'un point plutôt important, car nous n'étudions pas ici une mesure législative qui sera adoptée cette année et amendée l'an prochain. Je crois que nous réalisons tous qu'une fois ce projet de loi adopté, il se passera beaucoup de temps avant que l'on n'y apporte des modifications quelconques. Je crois que le présent Comité a comme responsabilité de ne pas laisser passer d'élément fondamentalement mauvais et que nous devons être parfaitement certains de la situation des éléments que j'ai cités.

Par conséquent, est-ce que l'on envisagera d'apporter des modifications au niveau de la marge de sécurité, à la façon d'établir le tarif de transport et existe-t-il une possibilité de reporter l'augmentation imposée aux agriculteurs jusqu'après la période de revue? Il y a encore autre chose, toute la question de la méthode de paiement. Le ministre laissera-t-il au moins une porte ouverte pour des études futures, car si l'on spécifie définitivement dans la loi que ce seront les sociétés ferroviaires qui seront les seules bénéficiaires de toute la subvention de la Passe du Nid-de-Corbeau, alors nous étudions en fait un élément que nous aurons peut-être à supporter 80 ans encore avant de pouvoir modifier le processus. Le ministre est-il au moins prêt à inclure dans la loi, dans les mesures législatives, une disposition permettant d'apporter ce genre de changement, car nous espérons contribuer ici à la rédaction d'un projet de loi qui répondra non seulement aux besoins de la présente décennie, mais également si possible à ceux d'une bonne partie des deux ou trois prochaines décennies.

Quant à la question de l'inclusions de la B.C. Railway, comment a-t-il l'intention d'utiliser le fonds d'adaptation agricole de 204 millions de dollars, comme il a laissé entendre qu'il le ferait? Je peux lui apporter une suggestion s'il veut utiliser ces 204 millions de dollars; ils pourraient servir pour une partie du paiement au producteur et nous n'aurions pas alors à mettre les producteurs à contribution pour toute autre augmentation entre maintenant et 1985-1986. Pourquoi le producteur devrait-il prendre tous les risques? La situation des sociétés ferroviaires sera protégée par la loi et on leur garantit un revenu annuel et pendant que l'on procédera à la revue, vous prendrez toutes sortes de mesures en risquant d'acculer les producteurs à la faillite. Il s'agit réellement d'un élément fondamental de la question...

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** ... le niveau auquel les producteurs seront en mesure de payer, la façon dont il faudra payer. Nous avons soulevé une foule de questions, monsieur Kroeger. Je suis surpris que vous n'ayiez pas compris l'esprit et l'orientation des questions que nous avons soulevées; j'aurais cru que



[Text]

that message to the minister and that he would have given you a response.

I am sorry, Mr. Chairman, that I got carried away a little bit.

**The Chairman:** I think you did get a bit carried away, Mr. Mazankowski. I was just going to say that . . .

**Mr. Mazankowski:** I always heed your advice.

**The Chairman:** —it seems to me that the kinds of issues you are addressing right now are issues that perhaps this committee should address in amendments coming from members of the committee; and with the ruling I made last week in mind, obviously we will consider as carefully as possible . . .

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on that very point, will you accept an amendment, then, to allow us to use the \$204 million to forego the producer payment? I mean, that is the issue. According to the ruling you brought down yesterday, I cannot legitimately or legally bring forth an amendment like that to have it discussed; and so the only way I can do it, sir, with respect, is to bootleg it in and try to get some feeling from the committee members as to how they might feel, because, Mr. Chairman, we have already proven, beyond any reasonable doubt, that there is at least \$50 million fat in the payment to the railroads. We have . . . Mr. Reid looks somewhat astonished.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Where is the proof?

**Mr. Neil:** Were not you here at the hearings?

• 0955

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** We had three cost accountants, who were about \$150 million on either side, and they all disagreed on what the cost should be. If you want to call that \$50 million out, that is fine, but the point is that the range in the bill is a sort of half-way house between the two extremes.

**Mr. Mazankowski:** I thought when you had two consultants against one, that is almost unanimous. That is a clear majority. Anyway, there is at least a question mark about the \$50 million there.

Is that better?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I would say there is a question mark of about \$100 million.

**Mr. Mazankowski:** All right, fine; that is even better. Then you have the \$204 million agricultural adjustment fund. If those moneys are going to be employed, we can probably make a good case for the producers not paying a red cent more until the review process is completed; until such time as we do the proper impacts and examine the kind of impact that the increase in freight rates contained in this bill will yield for the western producer, and indeed agriculture in general.

[Translation]

vous auriez transmis le message au ministre et qu'il vous aurait donné une réponse.

Je suis désolé, monsieur le président, je me suis laissé emporter quelque peu.

**Le président:** Je crois qu'en effet, vous vous êtes laissé emporter quelque peu, monsieur Mazankowski. J'allais justement dire . . .

**M. Mazankowski:** Je me plie toujours à vos conseils.

**Le président:** . . . qu'il me semble que le genre de questions que vous soulevez actuellement est peut-être le genre de questions que le présent Comité devrait aborder dans les amendements proposés par les membres du Comité, et en tenant compte de ma décision de la semaine dernière, il est évident que nous envisagerons avec le plus grand soin . . .

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, sur ce point précis, accepteriez-vous alors un amendement nous permettant d'utiliser les 204 millions de dollars pour éliminer le paiement du producteur? Il me semble que c'est de cela qu'il est question. Selon votre décision d'hier, je ne puis pas légitimement ou juridiquement proposer un amendement du genre à la discussion et la seule façon dont je puisse procéder, sauf votre respect, monsieur le président, est de le présenter indirectement et tenter d'obtenir l'opinion des membres du Comité car nous avons déjà prouvé, monsieur le président, hors de tout doute raisonnable, que le paiement aux sociétés ferroviaires est gonflé d'au moins 50 millions de dollars. Nous avons . . . M. Reid semble stupéfait.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Quelle preuve avez-vous?

**M. Neil:** N'étiez-vous pas aux audiences?

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Nous avons entendu trois comptables de prix de revient, dont les estimations variaient de 150 millions de dollars dans un sens ou dans l'autre, et ils ne sont pas arrivés à s'entendre sur le coût éventuel. Si vous voulez attirer l'attention sur ces 50 millions de dollars, c'est bien, mais le fait est que l'ordre de grandeur mentionné dans le projet de loi est en quelque sorte à mi-chemin entre les deux extrêmes.

**M. Mazankowski:** Je croyais qu'avec deux experts-conseils contre un, c'était presque unanime. Il s'agit clairement d'une opinion majoritaire. De toute façon, il subsiste quand même un point d'interrogation à l'égard de ces 50 millions de dollars.

Est-ce mieux ainsi?

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je dirais qu'il subsiste un point d'interrogation d'environ 100 millions de dollars.

**M. Mazankowski:** Très bien, d'accord, c'est encore mieux. Prenons ensuite le fonds d'adaptation agricole de 204 millions de dollars. Si l'on se sert de cet argent, nous pourrions probablement facilement soutenir que les producteurs ne devraient pas payer un seul cent avant la fin du processus de revue, jusqu'au moment où l'on effectuera les études appropriées des répercussions pour évaluer le genre d'incidence

[Texte]

So I think it is important to get some feeling at the earliest possible date, so that we can, Mr. Chairman, as I said to you earlier privately, as we move along... we can draft our amendments on a clause-by-clause basis, but on the basis on which those amendments are going to be dealt with, it will vary the succeeding amendments. So it only gives us some better understanding of where we may be moving in the final context.

**The Chairman:** When I made the ruling last week, I did in fact say I would allow much more latitude in discussion than I might be able to allow in actual amendments. But I cannot make a ruling on any particular amendment until we have seen it and had a chance to look at it. I also suggested—and I do not know if the committee wishes to act on that suggestion or not—that while we may not be able to make formal amendments to certain clauses of the bill, the committee could express in an informal manner to the minister a summary, if you like, of changes that the committee would like to see and that we could not bring in because of procedural difficulties, which the minister and the government can overcome in the House of Commons by an amendment to the Royal Recommendation or by an amendment to the intent of some parts of the bill. Anyhow, it would seem to me that would be a productive way to proceed, so that we can get on to the actual clause-by-clause study of the bill. So we as a committee are expressing then a point of view to the minister as a committee, or we are rejecting a point of view as a committee.

Having said that, I will hear from Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, with all this back-and-forth business about what kind of procedures we are under, and Mr. Mazankowski's remarks quoting the minister...

**Mr. McKnight:** After last night, you are not fussing.

**Mr. Benjamin:**—I would relish a campaign in which more and more people realized the Conservatives agree with the Liberals that the grain farmer should pay more. They are in bed on getting rid of the Crow rate; always have been. If the Liberals were smart, they would sit on this bill so that just in case, if, as, and when the Tories form a government, they would let them pass it. And they will. The Conservatives are anxious to get some kind of a bill through so they do not have to do it. That is the name of the game around here.

This business of an informal report: Of all the committees I have sat on, Mr. Chairman, I have never seen this nonsense yet where a committee would work and sit for days and days and days, to do what? To submit an informal report to the minister. What the hell kind of an operation is that? This committee should adjourn and not sit until after the 12th of September, and let the government bring in its amendments to the Royal Recommendation, and let the government tell us

[Traduction]

qu'aura la hausse des tarifs de ce projet de loi pour le producteur de l'Ouest et en fait pour l'agriculture en général.

Par conséquent, je crois qu'il est important d'avoir des opinions le plus rapidement possible afin que nous puissions, monsieur le président, comme je vous l'ai dit privément plus tôt, à mesure que nous avançons, nous pouvons rédiger nos amendements article par article, mais selon la façon dont on abordera ces amendements, ceux qui suivront s'en trouveront influencés. Alors nous ne ferons que mieux comprendre où nous allons globalement.

**Le président:** Lorsque j'ai rendu cette décision la semaine dernière, j'ai en fait déclaré que j'accorderais beaucoup plus de latitude dans les discussions que je pourrais en accorder pour les amendements mêmes. Mais je ne peux pas rendre une décision sur un amendement quelconque avant que nous ne l'ayons vu et étudié. J'ai également suggéré, et je ne sais pas si le Comité désire donner suite à cette suggestion, que même si le Comité n'est pas en mesure de proposer des amendements officiels à certains articles du projet de loi, le Comité pourrait présenter officieusement au ministre, sous forme de résumé si vous voulez, les changements que le Comité aimerait voir apporter et qu'il ne peut suggérer officiellement à cause de difficultés procédurales, difficultés que le Ministre et le gouvernement peuvent résoudre en Chambre en modifiant la recommandation royale ou l'esprit de certaines parties du projet de loi. À tout prendre, il me semble que ce serait une façon de procéder productive, nous permettant de passer dans les faits à l'étude article par article du projet de loi. Par conséquent, à titre de Comité, nous exprimons un point de vue du Comité au Ministre ou nous rejetons ce point de vue à titre de Comité.

Cela dit, je donne la parole à M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, avec tous ces échanges sur la procédure que nous utilisons et les remarques de M. Mazankowski citant le Ministre...

**M. McKnight:** Après hier soir, ne cherchez pas la petite bête.

**M. Benjamin:**... j'adorerais une campagne au cours de laquelle de plus en plus de gens réaliseraient que les Conservateurs s'entendent avec les Libéraux sur le fait que l'agriculteur céréalier devrait payer plus. Ils sont de connivence pour éliminer le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, ils l'ont toujours été. Si les Libéraux étaient intelligents, ils laisseraient traîner ce projet de loi au cas où, si et quand les Conservateurs forment un gouvernement, pour les laisser proposer ce projet de loi. Et ils le feraient. Les Conservateurs veulent faire adopter un projet de loi quelconque de façon à ne pas avoir à le faire eux-mêmes. C'est ainsi que ça se passe.

Quant à cette question d'un rapport officieux, dans tous les comités auxquels j'ai siégé, monsieur le président, je n'ai jamais vu de situation aussi ridicule où un comité siégerait des jours et des jours et pour en arriver à quoi? À la présentation d'un rapport officieux au Ministre. Qu'est-ce que c'est que ce cirque? Ce Comité devrait ajourner ses travaux et ne pas siéger avant le 12 septembre, laisser le gouvernement apporter ses amendements à la recommandation royale et le laisser nous



*[Text]*

exactly what it is prepared to do by way of amendment. Then the committee can deal with it. We are the cart in front of the horse in this operation. It is a waste of damn time.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I am surprised you do not know the procedures under which we are operating. I guess that is the only comment I will make.

**Mr. Benjamin:** I know the procedures. They are a bunch of nonsense.

**The Chairman:** Mr. Flis.

• 1000

**Mr. Benjamin:** Do our terms of reference . . . ?

Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, I will hear your point of order in a moment. I have just given the floor to Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Just to react, first of all, to Mr. Mazankowski's comments, when he comes out and says the railways will be the only beneficiaries of this bill, I thought the whole purpose of this bill and this exercise was to make sure that the producers, especially out west, would be the beneficiaries of this bill.

**Mr. Mazankowski:** Were you not out west with us?

**The Chairman:** Order, please.

Let Mr. Flis speak.

**Mr. Flis:** He talks about the \$204 million Agricultural Adjustment Fund, but again the minister would like to know. I thought this was an offset to protect the hurt to the livestock. Has he a consensus with his members as to how they want this \$204 million spent? Again the minister wants some sort of recommendation from this committee.

Going on to Mr. Benjamin's comments about putting the cart before the horse, this is the committee that travelled across Canada, heard from the people, from the various groups. The minister would like the committee's views on this.

I do not know why we keep closing the one door that the minister opened for us. Anything that we can recommend through the bill we can recommend; anything that we cannot the minister is willing to consider. I do not know why—he opens that door for us and we keep closing it on him.

So, Mr. Chairman, again I would appeal to you that we go as we did last week—and I thought we were making excellent headway—clause by clause. I am sure we will get back to these discussions Mr. Mazankowski raised. I am sure he has some very excellent suggestions here on behalf of his party. We would like to debate them further and pass on these recommendations to the minister.

**The Chairman:** Mr. McKnight.

*[Translation]*

expliquer exactement ce qu'il est prêt à présenter comme amendements. Actuellement, nous sommes la charrue devant les boeufs. Nous ne faisons que gaspiller notre temps.

**Le président:** Monsieur Benjamin, je suis surpris que vous ne connaissiez pas notre procédure de fonctionnement. Je crois que c'est tout ce que j'ai à dire.

**M. Benjamin:** Je connais la procédure. C'est un tissu de sottises.

**Le président:** Monsieur Flis.

**M. Benjamin:** Est-ce que notre mandat . . . ?

Monsieur le président, une question de règlement.

**Le président:** Monsieur Benjamin, j'entendrai votre question de règlement dans un moment. Je viens d'accorder la parole à M. Flis.

**M. Flis:** Tout d'abord, en réponse aux remarques de M. Mazankowski, lorsqu'il déclare tout à coup que les sociétés ferroviaires seront les seules à profiter de ce projet de loi, je croyais que l'objectif premier de ce projet de loi et de tout ce processus était justement d'en faire profiter les producteurs, en particulier dans l'Ouest.

**M. Mazankowski:** N'étiez-vous pas dans l'Ouest avec nous?

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Laissez parler M. Flis.

**M. Flis:** Il parle du fonds d'adaptation agricole de 204 millions de dollars, mais là encore le ministre aimerait savoir de quoi il est question. Je croyais qu'il s'agissait d'un fonds de compensation pour protéger le cheptel. Est-ce que ses confrères sont unanimes sur la façon dont ils voudraient que l'on dépense ces 204 millions de dollars? Le ministre aimerait là encore obtenir une recommandation du Comité à cet égard.

Quant aux remarques de M. Benjamin à l'effet que la charrue est devant les boeufs, je rappelle qu'il s'agit du Comité qui a traversé le Canada et écouté les gens, les divers groupes. Le ministre aimerait également avoir l'opinion du Comité à cet égard.

Je ne sais pas pourquoi nous persistons à fermer la porte que le ministre nous a ouverte. Tout ce que nous pouvons recommander dans le projet de loi, nous le recommanderons, tout ce que nous ne pouvons pas recommander de cette façon, le ministre est prêt à l'écouter. Je ne sais pas pourquoi nous persistons à fermer cette porte qu'il nous a ouverte.

Par conséquent, monsieur le président, je vous demande de continuer comme la semaine dernière, et je crois que nous réalisons d'excellents progrès, en étudiant le projet article par article. Je suis certain que nous reviendrons sur les points soulevés par M. Mazankowski. Je suis certain qu'il a d'excellentes suggestions à nous présenter au nom de son parti. Nous aimerions en discuter plus en profondeur et transmettre ces recommandations au ministre.

**Le président:** Monsieur McKnight.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, on a point of order. If you recall, the comments that I made were in the form of a question to the deputy minister, and I hope at some point in time he will have an opportunity to respond.

**The Chairman:** All right.

Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** To Mr. Kroeger through you, Mr. Chairman, looking at the bill and understanding what the minister said when he appeared before us that the \$204 million is part of this bill, the Agricultural Adjustment Fund... That amount of money, I understand, is in the bill, using the minister's own words, I think.

**Mr. Mazankowski:** No, it is in the envelope.

**The Chairman:** It is in the envelope, but it is not in the bill.

Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Your interpretation is correct, Mr. Chairman. The funds have been set aside by the government, but the purpose of the Agricultural Adjustment Fund was to correct, at least in part, the so-called dilution that would arise from a system of payments to producers. There is no system of payments to producers in this bill; therefore there is no agricultural adjustment fund in the bill. But those moneys are still set aside.

That being said, a decision remains to be taken about whether those funds would be used in favour of grain producers or whether they would be reserved to deal with the unsettled question of the distortions or the so-called hurt arising out of the existence of the statutory rate.

**Mr. McKnight:** So the \$204 million we are speaking of is not within the Royal Recommendation that we received as a committee.

**Mr. Kroeger:** That is correct.

**Mr. McKnight:** Just further to emphasize it, the \$204 million is about 1 1/4 or 1 1/3 Crow, and if you are worried about dilution it could be used to take up the part the producers would pay, if it was within the purview of this committee to make that recommendation in the form of an amendment.

**Mr. Kroeger:** To the extent, of course, that that were done, the distortion which works to the disadvantage of livestock producers and processors on the prairies would be made worse. There is therefore the alternative, given that this bill now is rather heavily canted in favour of grain producers as compared with that other group, whether the \$204 million should be reserved to deal with the problems of the livestock producers and processors in western Canada as and when a way of dealing effectively with that problem has been identified.

**Mr. McKnight:** Of course, just as an aside, Mr. Chairman, the livestock producers we have heard from so far across

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Comme vous vous en rappellerez, mes remarques se présentaient sous forme de question au sous-ministre et j'espère qu'il aura à un moment quelconque l'occasion d'y répondre.

**Le président:** Très bien.

Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Je m'adresse à M. Kroeger par votre entremise, monsieur le président. En examinant le projet de loi et si je me rappelle bien, le ministre ayant déclaré devant nous que les 204 millions de dollars font partie du projet de loi, ce fonds d'adaptation agricole... Ce montant, si j'ai bien compris, fait partie du projet de loi, comme l'a déclaré le ministre, je crois.

**M. Mazankowski:** Non, il s'agit de l'enveloppe.

**Le président:** Le montant est prévu à l'enveloppe, mais ne fait pas partie du projet de loi.

Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Votre interprétation est exacte, monsieur le président. Le gouvernement a mis de côté ces fonds, mais l'objectif du fonds d'adaptation agricole était de corriger, du moins en partie, la supposée dilution que provoquerait un système de paiements au producteur. Ce projet de loi ne prévoit pas de système de paiements au producteur, il ne mentionne donc pas de fonds d'adaptation agricole. Mais ces fonds ont été mis de côté.

Cela dit, il reste à décider si les fonds en question seraient utilisés en faveur des producteurs céréaliers ou s'il faudrait les réserver pour la question non résolue des distortions ou supposés dommages provenant de l'existence d'un tarif statutaire.

**M. McKnight:** Par conséquent, les 204 millions de dollars dont nous parlons ne font pas partie de la recommandation royale que nous avons reçue à titre de comité.

**M. Kroeger:** C'est exact.

**M. McKnight:** Seulement pour apporter une précision, les 204 millions de dollars représentent entre une fois et quart et une fois et tiers la subvention de la passe du Nid-de-Corbeau et si la dilution vous inquiète, ce montant pourrait servir à payer une partie du paiement des producteurs, s'il entre dans les pouvoirs du présent comité de présenter cette recommandation sous forme d'amendement.

**M. Kroeger:** Dans la mesure évidemment où l'on pourrait procéder de la sorte, les distortions qui désavantagent les éleveurs de bétail et les transformateurs des Prairies s'en trouveraient accentuées. Nous avons donc comme alternative, compte tenu de ce projet de loi qui avantage plutôt fortement les producteurs céréaliers par rapport à cet autre groupe, de réserver ces 204 millions de dollars à la solution des problèmes des éleveurs de bétail et des transformateurs de l'Ouest du Canada si l'on trouve une façon de traiter ce problème éventuellement.

**M. McKnight:** Evidemment, seulement en passant, monsieur le président, les producteurs de bétail que nous avons entendus



## [Text]

Canada are not what you would call enthusiastic about the bill in its present form regardless of where the \$204 million are. There is one thing I would like to ask in a very specific manner. We have heard of the studies and the hurt that has been imposed on the railroads . . .

• 1005

**The Chairman:** Mr. McKnight, excuse me for interrupting, but we had a point of order raised—which is not a point of order, by the way—and it seems to me we are getting into what we probably should be doing in clause-by-clause consideration under the guise of a point of order. So unless it is a point of order, I would ask you to put your questions later, when we get to questioning. I have notice of another point of order from Mr. Benjamin.

**Mr. McKnight:** This is a point of order for information which I think is important to the committee.

**The Chairman:** A point of information then.

**Mr. McKnight:** If you want to put it this way; we will get it in anyhow.

**The Chairman:** I have noticed that you usually do. It is a question.

**Mr. McKnight:** In a very way specific way we have seen the studies, very extensive and exhaustive studies, pointing out the shortfall the railroads have had on the movement of grain over a number of years. We have had the Gilson process which was designed to alleviate that shortfall. Has the Department of Transport or, in more proper form, the Department of Agriculture, done any studies at all as to the ability of the producers to pay and the effect of the increase in the cost of moving grain on the grain producers in western Canada? Have there been any studies whatsoever?

**Mr. Kroeger:** The answer is yes. We have done a number of calculations of the possible impact of this bill and the increased freight rate.

**Mr. McKnight:** Not using \$12 wheat in 1990. I mean, be realistic.

**Mr. Kroeger:** Under a variety of assumptions. Obviously those studies get more tentative the farther ahead one goes because there are all the uncertainties about what the cost increases will be, what will happen to volumes, what would happen to grain prices, what would happen to producer incomes—which is not necessarily identical to what happens to grain prices—what the character of the western agricultural economy might be. So if one gets beyond a period of a few years, necessarily all of this is somewhat hypothetical.

But, yes, there has been a variety of studies done on what the cost increase to producers would be in, say, 1987-1988 under a certain set of assumptions and then that has been related to producer incomes. These do not need to be terribly sophisticated studies; we already have figures on levels of farm income on the Prairies which you can extrapolate into the future. You can do the same thing with costs; you can do the same thing with grain prices using an historic average, and

## [Translation]

jusqu'à maintenant partout au Canada ne semblent manifester pas enthousiasmes à l'endroit de ce projet de loi dans sa forme actuelle, que les 204 millions de dollars aillent n'importe où. Je voudrais poser une question d'une manière bien déterminée. Nous avons entendu parler des études et du tort qui est fait aux chemins de fer.

**Le président:** Monsieur McKnight, veuillez m'excuser pour mes interruptions, mais nous avons invoqué le Règlement. Il me semble que, sous prétexte d'invoquer le Règlement, nous entreprenons peut-être l'étude article par article du projet de loi. Si nous n'invoquons pas le Règlement, je voudrais vous demander de poser vos questions plus tard, quand nous en serons aux questions. Nous avons M. Benjamin qui invoque le Règlement.

**M. McKnight:** Mais il s'agit d'information qui est importante pour le Comité.

**Le président:** Un point de renseignement alors.

**M. McKnight:** Si vous voulez; nous l'obtiendrons de toute façon.

**Le président:** Je sais que c'est le cas. C'est donc une question.

**M. McKnight:** Sous un rapport bien précis. Nous avons examiné les études, très complètes, qui indiquent que les chemins de fer ont accusé un manque depuis des années au sujet du mouvement du grain. Nous avons vu le procédé Gilson qui devait atténuer ce déficit. Le ministère des transports, ou plus précisément, le ministère de l'agriculture ont-ils effectué des études au sujet de la capacité des producteurs de payer et l'effet que l'augmentation aura sur le coût du transport du grain pour les producteurs de grain de l'Ouest canadien. Y a-t-il eu des études?

**M. Kroeger:** La réponse est oui. Nous avons fait un certain nombre de calculs au sujet de l'incidence éventuelle du projet de loi et du taux d'augmentation proposé.

**M. McKnight:** Pas en vous servant du blé à \$12 en 1990. Soyons réalistes.

**M. Kroeger:** Selon diverses hypothèses. Ces études deviennent de plus en plus théoriques au fur et à mesure que nous approfondissons le sujet parce qu'on n'est pas certain du taux de l'augmentation, du volume du grain, du prix du grain, du revenu éventuel du producteur qui n'est pas toujours lié au prix du grain de la nature éventuelle de l'économie agricole de l'Ouest. Mais si l'on se porte à une période de plusieurs années, tout ceci sera évidemment hypothétique.

Mais il est vrai qu'il y a eu une grande quantité d'études sur ce que l'augmentation du coût signifierait pour les producteurs, disons en 1987-1988 selon un ensemble déterminé d'hypothèses et cela a été lié au revenu des producteurs. Ces études ne sont pas extrêmement compliquées, nous possédons déjà des statistiques au sujet des niveaux du revenu agricole des Prairies dont nous pouvons nous servir pour les prévisions. On peut faire la même chose pour les coûts; on peut faire la

[*Texte*]

that type of thing. So various calculations and studies have been done, yes, Mr. Chairman.

**Mr. McKnight:** That is very interesting, Mr. Chairman. It would be of more interest to the committee if all the studies done by either Transport or Agriculture could be tabled so we would be able to compare those studies with practical farmer experience, as we heard when we travelled across Canada.

Again, Mr. Chairman, it just seems strange that we have devoted the whole exercise on the shortfall the railroads have had, but I am still not convinced that we have done a study, either socially or economically, on the impact on the primary producer in western Canada as to the effects of this bill.

**Mr. Kroeger:** We could certainly review what is available and see what might be helpful to the committee.

**Mr. McKnight:** Not review, Mr. Kroeger, table all the studies that have been done.

**Mr. Kroeger:** The point I was going to make, Mr. Chairman, is that it depends on what you call a study. I mean, when one says a study, one thinks of something with hard covers, bound and 150 pages long. You can study an impact on producers equally well and incorporate that in a memorandum or some sheets of calculations. For example, we have a set of calculations, computer printouts, of varying assumptions about grain prices and when a safety net would kick in. Now, do six pages of computer printout constitute a study in Mr. McKnight's definition? I think one would have to have a look to see what kind of material would be most useful to the committee.

**Mr. McKnight:** My colleagues have made the suggestion that maybe the producers could appoint someone to do a cost study that would come in on the high side of the producers, as Snavelly came in on the high side of the railroads—it may be a counter-balance.

• 1010

**The Chairman:** I think we are getting a wee bit far afield now. I had an indication from Mr. Benjamin that he wished to raise a point of order, and then I think I had an indication that he did not want to. Is that correct?

**Mr. Benjamin:** What is the point?

**The Chairman:** What is the point? That is another question.

I also have an indication from Mr. Neil that he wants to speak. Is that on a point of order or on questioning, Mr. Neil?

**Mr. Neil:** Just on the general subject, Mr. Chairman.

We are involved here in the committee in dealing with a government bill which presumably is based on government policy. We have a situation where the minister has come in and said, well, we are not really sure whether we like the bill or not; there are a number of amendments that possibly could be

[*Traduction*]

même chose pour le prix du grain en empruntant une moyenne historique et ainsi de suite. Oui, monsieur le président, les études ont été effectuées.

**M. McKnight:** C'est très intéressant, monsieur le président. Ce serait encore plus intéressant pour le Comité si toutes les études effectuées par les Transports ou l'Agriculture étaient déposées de façon à ce que nous puissions comparer ces études et l'expérience effective des agriculteurs dont nous avons entendu parler au cours de nos voyages par tout le Canada.

Il me semble curieux, monsieur le président, que nous avons consacré tout ce temps au déficit des chemins de fer mais je ne suis pas encore convaincu que nous ayons effectué une étude, soit sur le plan social, soit sur le plan économique, de l'incidence qu'aura ce projet de loi sur les producteurs primaires de l'Ouest du Canada.

**M. Kroeger:** Nous pourrions certes examiner ce dont nous disposons et recueillir les éléments qui peuvent servir au Comité.

**M. McKnight:** Non pas examiner, monsieur Kroeger, mais déposer au dossier les études qui ont été effectuées.

**M. Kroeger:** Je voulais souligner, monsieur le président, qu'il s'agit de préciser ce que vous appelez une étude. Quand on songe à une étude, on songe à un document de 150 pages de longueur, relié. On peut examiner l'incidence des taux sur les producteurs et l'inclure dans un mémoire ou dans quelques feuilles de calcul. Nous avons, par exemple, une série de calculs, d'imprimés informatiques au sujet de diverses hypothèses concernant le prix des grains et l'établissement du filet de protection. Six pages d'imprimés informatiques constituent-elles une étude selon la définition de M. McKnight? Nous devrions examiner les documents qui peuvent le mieux être utiles au Comité.

**M. McKnight:** Mes collègues ont proposé que que les producteurs pourraient peut-être désigner quelqu'un pour effectuer une étude du coût qui favoriserait les producteurs, comme le rapport Snavelly a favorisé les chemins de fer. Il pourrait alors y avoir contre-poids.

**Le président:** Je crois que nous nous écartons du sujet. Je crois que M. Benjamin voulait tout d'abord invoquer règlement et que maintenant il ne le veut plus. Est-ce juste?

**M. Benjamin:** Pour quelle raison?

**Le président:** Et oui, pourquoi. C'est une autre question.

Je crois aussi que M. Neil voudrait prendre la parole. Voulez-vous invoquer le Règlement ou poser une question, monsieur Neil?

**M. Neil:** Sur le sujet en général, monsieur le président.

Notre Comité s'occupe du projet de loi du gouvernement qui, de toute vraisemblance, est fondé sur une politique du gouvernement. Le ministre dit ne pas être sûr d'apprécier le projet de loi; qu'on pourrait y apporter un grand nombre de modifications; qu'on voudrait entendre ce que le Comité a à



[Text]

made; we would like to hear what the committee says; we would like your views. But he really has not come in to sit down and discuss with us what his views are. We are in the unfortunate situation, or the strange situation, that the areas he indicated he would like our views on are areas where we cannot make any amendments. So basically what he is doing is asking us to propose amendments which will be ruled out of order, so he can have the opportunity of considering them and using them later on to improve a bad bill.

It is a very unusual and frustrating exercise. I would agree with some of my colleagues here that it seems to me the logical way to proceed is for this committee to adjourn and wait until the minister has brought in amendments that we can look at and discuss again in this committee.

**The Chairman:** In fairness, Mr. Neil, I think if the minister had come in and said he was not prepared to be flexible, the committee would have been upset about that.

**An hon. Member:** At least we would know where we stand.

**An hon. Member:** We have a new minister.

**The Chairman:** It seems to me what the minister said was that he would like to have the views of the committee. Again, it would seem to me that if this bill is carved in stone and it cannot be changed, then why was it referred to the committee in the first place? If that is the case, it would seem to me we have done an exercise in futility all these weeks; and I would not be very happy about that.

Again, I would suggest we proceed with the clause-by-clause study of the bill, see where we can amend it, if it is the wish of the committee to amend it, and take it from there. I suggest to you that we can continue this kind of argument all day long and be exactly tonight where we are this morning.

**Mr. Neil:** Mr. Chairman, if I may interject, what we are doing on this committee is dealing with a piece of legislation as if it were a white paper that was referred to us for discussion. If we follow the rules of the committee, we will be restricted to the clauses in the bill. But what you are asking us to do, or at least what the minister is asking us to do, is to deal with it as a white paper, or a green paper, or what have you.

**The Chairman:** I do not think that is quite the case. I think we have really run into no more problems here than you do with most bills that come before the committee, except that in one part of the bill the previous minister did publicly state that a new Part IV would be substituted, and we are going to have some procedural difficulties with that method of approach. But until we get to Part IV, all those discussions, it seems to me, are academic.

Mr. Flis.

**Mr. Flis:** The minister made it very clear that if the committee comes with certain recommendations and the committee can agree to them, he is willing to bring them at the report stage. I do not know why we are wasting time. This is the third day in a row now that we discussing procedures—procedures that this committee had nothing to do with establishing. We did not formulate the BNA Act. We did not

[Translation]

dire. Mais il n'est venu discuter avec nous ce que sont ces opinions au sujet du projet de loi. Nous sommes dans une situation malheureuse ou étrange parce que les domaines au sujet desquels le ministre voudrait obtenir notre opinion sont les domaines où nous ne pouvons pas apporter de modifications. De fait, il propose que nous propositions des amendements qui seront rejetés et qu'il pourra ensuite examiner à sa guise et inclure dans des modifications de façon à améliorer un projet de loi défectueux.

C'est un exercice frustrant et inhabituel. Je suis d'accord avec certains de mes collègues que la façon logique de procéder est d'ajourner le comité et d'attendre que le ministre propose des modifications que nous pourrions examiner et discuter de nouveau au sein du Comité.

**Le président:** En toute justice, monsieur Neil, je crois que si le ministre avait déclaré qu'il n'était pas disposé à manifester de la souplesse, le Comité s'en serait offusqué.

**Une voix:** Au moins nous saurions à quoi nous en tenir.

**Une voix:** Nous avons un nouveau ministre.

**Le président:** Il me semble que le ministre a déclaré qu'il voudrait entendre les opinions des membres du Comité. Il me semble que si ce projet de loi est inchangeable, pourquoi l'a-t-on confié au Comité? Si c'est bien le cas, il me semble que nous perdons notre temps depuis quelques semaines.

Je propose de nouveau que nous entreprenions l'examen article par article du projet de loi, de façon à établir les parties qu'il faudrait modifier, si le Comité désire le modifier et partir de là. Nous pouvons fort bien discuter le même point durant toute la journée pour en aboutir à la même chose ce soir.

**M. Neil:** Monsieur le président, si je puis interrompre, ce que nous faisons dans ce Comité, c'est d'examiner un projet de loi comme s'il s'agissait d'un livre blanc qui nous aurait été soumis pour fin de discussion. Si nous suivons les règles du Comité, nous devons nous limiter aux articles du projet de loi. Mais ce que vous nous demandez de faire, ou du moins ce que le ministre nous demande, c'est de traiter le projet de loi comme d'un livre blanc, ou d'un livre vert, ou quoi que ce soit.

**Le président:** Je ne crois pas que c'est le cas. Nous n'avons pas fait face à plus de problèmes que nous ne l'aurions fait dans le cas de la plupart des projets de loi qui sont présentés au Comité sauf que dans le cas du projet de loi en cause, l'ancien ministre a annoncé en public qu'on remplacerait la Partie IV et que nous aurons donc des difficultés avec cette méthode de procéder. Mais il me semble que tant que nous ne serons pas parvenus à la Partie IV, les discussions sont théoriques.

Monsieur Flis.

**M. Flis:** Le ministre a déclaré que si le Comité propose certaines recommandations, il serait disposé à en faire état au stade du rapport. Je ne crois pas que nous perdons notre temps. Voici trois jours de suite que nous discutons la procédure, procédure à l'établissement de laquelle le Comité n'a aucunement participé. Nous n'avons pas établi les procédures de la Chambre des communes. Nous sommes tenus au Règlement de

[Texte]

set up the procedures of the House of Commons. We are bound by the same rules of the House of Commons as every other parliamentary standing committee.

Again, I am urging in all good faith to all members of this committee, let us get on. There will be issues that I am sure all of us will agree on. If we can amend them on the spot, let us amend them on the spot. If we cannot, let us refer them on to report stage. My reading of the rules is that there is nothing stopping the Official Opposition from bringing amendments in at the report stage also. The minister can bring them in under Royal Recommendation, but the opposition, with the Royal Recommendation, can also bring in amendments at report stage. So the door is wide open to us. Let us not waste time, for a third day in a row now, over procedures over which, as I say, we have no control, but let us get on with the job before us, which is Bill C-155.

• 1015

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Flis, I think you will appreciate that we are not dealing here with an ordinary piece of legislation, it is a unique piece of legislation. Secondly, we have not spent three days talking about procedure. We have had questions and answers, yes, we have had some discussion about procedure, but we did not occupy three full days.

I think, Mr. Chairman, what we are really seeking from the deputy minister... The minister has gone further in his statement to the press than he did in his statement to the committee, where he pointed out that he is still considering the farmer's ability to pay higher rates; he considers that to be an important issue and said that he would go to Cabinet for a necessary ruling, if the committee agreed that the burden should be lightened. I would like to know, Mr. Chairman, does that leave the door open for a substantive amendment in Part II having to deal with the area of rates? As you can appreciate, Mr. Chairman, we are dealing with our amendments and it is important for us to know what the minister's thinking is, because we would like to arrive at some form of consensus in terms of advancing suggestions and recommendations that the committee members might support. So is the door being left open for a modified rate structure? Is it being left open for a reduced burden on the producers? How is the minister prepared to accommodate that? Is it simply in the rate structure, or is it in the safety net? Is he prepared to leave the door open on entertainment of a different method of payment somewhere down the road? Today it is being paid to the railroads, but as it is enshrined in this bill it will be paid to the railroads forever and a day; is the door going to be left open for some other consideration?

I think those are the kinds of things on which we want some guidance from the minister and then this committee can proceed. But if he is just simply going to say here is the bill, review it, let me have your feeling, give me your sense of the bill, then we really are, in effect, dealing with what is tantamount to a white paper, with respect.

[Traduction]

la Chambre des communes comme tous les autres comités parlementaires permanents.

Je prie tous les membres du Comité d'aller de l'avant. Nous pourrions certainement tomber sur certaines des questions que nous abordons. Si nous pouvons apporter les modifications nécessaires, faisons-le. Si nous ne pouvons pas en faire ainsi, attendons au stade des rapports. Les règles n'empêchent aucunement l'opposition officielle de présenter des modifications au stade des rapports. Le ministre peut les apporter en vertu de la recommandation royale, mais l'opposition, en vertu de la recommandation royale, peut aussi présenter des modifications au stade des rapports. Ne perdons plus de temps, depuis trois jours, au sujet de procédures sur lesquelles nous n'avons aucun contrôle, mais accomplissons notre tâche, qui est d'examiner le projet de loi C-155.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur Flis, je crois que vous vous rendrez compte que nous ne nous occupons pas ici d'un projet de loi ordinaire. Il s'agit d'un projet de loi unique. Deuxièmement, nous n'avons pas consacré trois jours à parler de procédure. Nous avons eu des questions et des réponses, bien sûr, mais nous n'avons pas consacré trois jours entiers à la procédure.

Je crois, monsieur le président, que nous demandons au sous-ministre... Le ministre est allé plus loin dans sa déclaration à la presse qu'il n'a fait dans sa déclaration devant le Comité, quand il a souligné qu'il veut toujours tenir compte de la capacité de l'agriculteur de payer des taux plus élevés; il estime que c'est là une question importante et qu'il serait disposé à aller au Cabinet, si le Comité croit que le fardeau devrait être allégé. Je sais que cela ouvrirait la perspective d'une modification importante à la Partie II au sujet des taux. Monsieur le président, nous traitons de nos propres modifications; nous devons donc connaître les intentions du ministre, parce que nous voudrions en arriver à une unanimité quelconque quant aux suggestions et aux recommandations que les membres du Comité seraient disposés à appuyer. Existe-t-il donc des moyens de modifier la structure des taux? Peut-on alléger le fardeau des producteurs? S'agit-il simplement du barème ou s'agit-il du filet de protection? Le ministre est-il disposé à accepter une autre méthode de paiement? Aujourd'hui, le versement doit être fait aux chemins de fer. Mais est-il consacré que le versement doit être versé aux chemins de fer à perpétuité? Pourra-t-on examiner d'autres considérations?

Je crois qu'il faudra obtenir des directions de la part du ministre avant de continuer l'oeuvre du Comité. Mais nous traiterons effectivement d'un livre blanc si tout ce que le ministre nous dit est: voici le projet de loi, examinez-le, faites-moi part de votre sentiment à ce sujet.



[Text]

**The Chairman:** Before Mr. Kroeger answers, I may be wrong, but I have the impression from the minister's appearance that he said pretty much the same thing to the committee. In any case, unless the minister attacks the committee, or casts some aspersions on it, I would suggest that what he says to the press is really immaterial to the reference that this committee has.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just so that it is abundantly clear, I am not questioning whether or not it was proper for him to make a statement to the press. I read the news media and it raises some questions and I want clarification on it, that is all. He is certainly at liberty to do that, and if he goes further in the media than he does in the committee, that is his privilege, I am not arguing that point.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, if there is any logic—it escapes me, but if there is any logic—to this business of going through the bill and submitting an informal report to the minister, would it not be equally logical and more appropriate if, before submitting an informal report to the minister... whatever the hell that is—the minister were to submit to this committee his informal amendments and his informal new Part IV, so that the committee could look at it and then pass judgment and advise the minister in our informal report what we think of his informal amendments and informal new Part IV? We are sitting here in a vacuum. All his vague remarks when the minister was here before us mean nothing until we get in writing what it is the minister proposes to do. Can Mr. Kroeger tell us if they have anything drafted? Can they submit some informal amendments? a new Part IV? or whatever?

• 1020

**The Chairman:** Do you wish to answer, Mr. Kroeger?

**Mr. Kroeger:** There are several points, Mr. Chairman. In his earlier intervention, Mr. Mazankowski, I think raised the question: Was it the minister's intention to defer all changes... to roll that over to the review period, or could changes be made to the bill now? The answer...

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the rate applied to the farmers.

**Mr. Kroeger:** In terms of the rate applied to the farmers? I see. The general answer to that is that the minister certainly is open to expressions of view by the committee about changes which should be made to the bill now. For example, in the membership of the Senior Grain Transportation Committee, we had some discussion last...

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, with respect, I did not mention the Senior Grain Transportation Committee. I confined my remarks primarily to the method of payment, the rate-making device, and the statement Mr. Axworthy made that he was concerned about the farmers' ability to pay a higher rate and that it was an issue he was prepared to look at. And, with respect, Mr. Chairman, I do not think he went that far when he came before the committee. I am not going to argue that. I welcome the fact that he has made that state-

[Translation]

**Le président:** Avant que M. Kroeger ne réponde, je voudrais dire que j'ai l'impression, après avoir entendu le ministre, qu'il a déclaré la même chose devant le Comité. De toutes façons, à moins que le ministre ne s'attaque au Comité ou dise de mauvaises choses au sujet du Comité, je suggère que ce qu'il a déclaré à la presse ne se rapporte pas au mandat que le Comité possède.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je veux faire une précision. Je ne doute aucunement que le ministre pouvait faire une déclaration à la presse. Je lis les organes de diffusion et j'y constate des questions que je voudrais bien éclaircir. Le ministre est libre d'agir à sa guise et d'en dire plus à la presse qu'il n'en dit devant le Comité. C'est son privilège.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je ne sais pas si c'est bien logique d'examiner le projet de loi et de présenter un rapport au ministre. Ne serait-il pas aussi logique et plus convenable, avant de soumettre un rapport non officiel au ministre, de demander au ministre de présenter au Comité ses modifications non officielles et la nouvelle Partie IV non officielle, de façon que le Comité puisse les examiner et ensuite dire au ministre, dans notre rapport non officiel, ce que nous pensons de ses modifications et de la nouvelle Partie IV. Nous sommes dans un vide. Les remarques vagues que le ministre a faites lorsqu'il était ici ne signifient rien tant que nous n'aurons pas par écrit ce que le ministre se propose de faire. Monsieur Kroeger peut-il nous dire si quelque chose a été rédigé. Peut-on nous présenter des modifications de caractère non officiel? ou une nouvelle Partie IV?

**Le président:** Voulez-vous répondre, monsieur Kroeger?

**M. Kroeger:** Monsieur le président, je voudrais toucher plusieurs questions. Plus tôt, M. Mazankowski a soulevé la question: le ministre a-t-il l'intention de porter à plus tard toute modification, d'y penser lors de l'examen ou est-il possible d'apporter des modifications au projet de loi dès maintenant? La réponse...

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, le taux s'applique aux agriculteurs.

**M. Kroeger:** En fonction du taux appliqué aux agriculteurs? Je vois. La réponse est que le ministre est disposé à écouter les opinions du Comité au sujet des modifications qui devraient être apportées maintenant au projet de loi. Au sujet, par exemple, de la composition du comité supérieur du transport du grain, nous avons eu des discussions la semaine...

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, respectueusement, je n'ai pas mentionné le comité supérieur du transport du grain. J'ai limité mes remarques surtout à la méthode de paiement, au dispositif d'établissement des taux et à la déclaration que M. Axworthy voulant qu'il s'inquiète de la capacité de l'agriculteur de verser un taux d'intérêt plus élevé et qu'il est disposé à discuter la question. Monsieur le président, sauf votre respect, je ne crois pas qu'il soit allé aussi loin lorsqu'il était avec nous. Je ne vais pas argumenter. Je suis

[Texte]

ment. But to the effect that it has been made now, what does it mean in terms of where we are going to proceed? Can we legitimately make some amendments to this bill to incorporate that concept? We share that view very much.

**Mr. Kroeger:** In my answer, Mr. Chairman, I was trying to deal with two interventions by Mr. Mazankowski, as well as with one by Mr. Benjamin, so it may be that what I am saying is a bit more general than Mr. Mazankowski is looking for. But the minister's basic stance continues to be that he would like the committee to propose amendments. Now, he has indicated certain areas which he has focused on and about which he would be particularly receptive to suggestions from the committee. Presumably, that does not preclude the committee, or any member of the committee from proposing amendments in whatever area might be seen fit.

**The Chairman:** Precisely.

**Mr. Kroeger:** There is the constraint which you, Mr. Chairman, have been discussing with members of the committee having to do with the procedure. The minister's view is that he would welcome people, for example, tabling an amendment and saying that this is the kind of an amendment we would like to have.

Now, on the question of whether the bill is a discussion paper or not, I think it is more than that. The government for about a year and a half or two years has advanced various propositions having to do with changing the statutory rate and changing the regime for grain transportation in the west. The bill represents an expression of the government's conclusions about that subject. In the absence of proposals from this committee, the government's intention would be that the bill should proceed as drafted with the two amendments that were made public on May 31.

The government feels that it has gone as far as it can in identifying the various trade-offs, and in trying to strike the various balances between the conflicting interest groups. It would now welcome specific suggestions from the committee about where those trade-offs might be redressed in some way; where specific changes could be made which would alter the balance of measures set forth in the present bill.

Finally, on the question of the rate, while, presumably, members of the committee are at liberty to identify whatever amendment they see fit, whether the minister had said he was receptive to it or not, the minister did indicate in his statement that the amount of money committed to the western grain transportation initiative is fixed. He did not indicate, I believe, a flexibility about increasing the size of the government's financial commitment to this initiative, at least insofar as the normal four-year fiscal projections of the government are concerned.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, then that is a total contradiction to what Mr. Axworthy was reported to have said

[Traduction]

content qu'il a fait cette déclaration. Mais, en fonction du fait que la déclaration a été faite, que signifie-t-elle en ce qui a trait à nos délibérations? Pouvons-nous proposer des modifications au projet de loi afin d'inclure ce concept? Nous sommes d'accord.

**M. Kroeger:** Je voulais, monsieur le président, traiter dans ma réponse de deux interventions de M. Mazankowski ainsi que d'une intervention de M. Benjamin. Ce que je veux dire aura plus d'application que ce que M. Mazankowski recherche dans ma réponse. La position fondamentale du ministre continue d'être que le Comité propose des modifications. Il a précisé les domaines au sujet desquels il serait particulièrement intéressé à recevoir des suggestions du Comité. Cela n'empêche pas le Comité ou un membre du Comité de proposer des modifications dans tout domaine de leur choix.

**Le président:** Exactement.

**M. Kroeger:** Il y a la question de la contrainte que vous, monsieur le président, avez discutée avec les membres du Comité au sujet de la procédure. Le ministre est d'avis que nous devrions proposer un amendement, par exemple, en affirmant que nous sommes tous d'accord au sujet de cet amendement.

En ce qui a trait à savoir si le projet de loi est un document de discussion ou non, je crois qu'il est plus qu'un document de discussion. Depuis bientôt deux ans, le gouvernement formule certaines propositions au sujet du changement du taux statutaire et du changement du régime du transport du grain dans l'Ouest. Le projet de loi constitue l'expression des conclusions que le gouvernement a tirées de la situation. En l'absence de propositions de la part du Comité, le gouvernement aurait l'intention de voir à ce que le projet de loi soit entériné tel que rédigé, sauf pour les deux modifications annoncées le 31 mai.

Le gouvernement estime qu'il est allé assez loin en établissant les concessions qui peuvent être faites et en tentant d'équilibrer les positions des groupes d'intérêts opposés. Le gouvernement veut maintenant entendre les suggestions spécifiques du Comité au sujet de la façon dont ces marchés peuvent être modifiés d'une manière ou d'une autre ou dont les modifications particulières pourraient être apportées sans changer l'équilibre des mesures énoncées dans le projet de loi.

Enfin, pour ce qui est du taux, les membres du Comité sont libres de déterminer les modifications de leur choix, que le ministre ait déclaré qu'il les examinerait ou non, mais le ministre a indiqué dans sa déclaration que le montant d'argent consacré à l'initiative du transport du grain de l'Ouest est un montant fixe. Il n'a pas manifesté de souplesse, à mon avis, quant à l'augmentation de la taille de l'engagement financier que le gouvernement a pris à l'égard de cette initiative, non pas, du moins, pour ce qui est de la projection fiscale de quatre ans du gouvernement.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il y a donc contradiction avec ce que M. Axworthy aurait déclaré dans le



[Text]

in *The Globe and Mail* of this morning because he did say, and I will quote it—I am not suggesting that it is accurate, but I think it is important for this committee to know:

Mr. Axworthy said the Government still considers farmers' ability to pay higher rates an important issue, and he said he would go to the Cabinet for the necessary ruling if the committee agreed the burden should be lightened.

How can you lighten the burden on the farmers without increasing the level of contribution? If there is a way, then I . . .

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, I have one observation on this. It is always a bit hazardous interpreting press texts too exactly . . .

**Mr. Mazankowski:** I appreciate that.

**Mr. Kroeger:** —but if that paragraph were looked at with the paragraph that followed there may have been a linkage in the minister's mind to the safety net, and the paragraph is there and it is self-explanatory. Any amendment having to do with the safety net, if there should be one, would probably be of relevance in the latter part of the 1980s and the early 1990s; in other words, beyond the fiscal planning period, beyond the period of fiscal . . .

**Mr. Mazankowski:** Beyond 1985-86 probably.

**Mr. Kroeger:** Well, beyond the period of fiscal commitment by the government.

**Mr. Mazankowski:** That is right.

**Mr. Kroeger:** So in that sense, as I read the press story, it is not necessarily inconsistent with the minister's statement to the committee that the envelope is pretty well fixed.

**The Chairman:** Mr. Kroeger, in view of the comment you made previously that the total commitment could not be increased, \$651 million, then if that is the case apparently the statement made by the previous minister on May 31 does not exceed the Royal Recommendation.

**Mr. Kroeger:** I think the intent at the time the specialty crops were added, Mr. Chairman, was that there would be a commensurate adjustment to the size of the Crow benefit; and, if I remember correctly, that is provided for in the draft amendments that were made available at the same time.

The adjustment is not very big. The adjustment is to the tonnage limit. I think it takes it from 31.1 million to 31.4 million. I cannot recall from memory what the fiscal impact of that was, but it might have been in the order of \$10 million.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman . . . Okay, I will let you pursue your . . .

**The Chairman:** If that is the case—and I would want to seek some advice on this—just off the top of my head I think we would be able to consider as an amendment to the bill the new Part IV that the previous minister announced on May 31.

[Translation]

numéro de ce matin du *The Globe and Mail*, parce qu'il a déclaré, et je cite, bien que je ne puisse pas dire si c'est bien exact, mais le Comité doit savoir:

M. Axworthy a déclaré que le gouvernement considère que la capacité de l'agriculteur de payer un taux plus élevé est une question importante et qu'il se présenterait devant le Cabinet en vue d'obtenir une décision si le Comité était d'accord que le fardeau devrait être atténué.

Comment pouvez-vous atténuer le fardeau des agriculteurs sans augmenter le niveau de la contribution? S'il existe une façon, je . . .

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, j'ai une remarque à faire. Il est toujours dangereux de vouloir interpréter les textes de la presse de façon trop précise . . .

**M. Mazankowski:** Je suis conscient de cela.

**M. Kroeger:** . . . mais si ce paragraphe est lu en fonction du paragraphe qui le suit, il pourrait se faire que le ministre pensait alors au filet de protection; le paragraphe est bien là et il s'explique de lui-même. Toute modification qui se rapporterait au filet de protection, s'il doit y en avoir un, serait pertinente à la fin des années 1980 et au début des années 1990; c'est-à-dire au-delà de la période de planification fiscale . . .

**M. Mazankowski:** Au-delà de 1985-1986, probablement.

**M. Kroeger:** Au-delà de la période de l'engagement fiscal pris par le gouvernement.

**M. Mazankowski:** Cela est juste.

**M. Kroeger:** Dans ce sens, l'article de la presse n'est donc pas incompatible avec la déclaration que le ministre a faite devant le Comité selon laquelle le montant est fixe.

**Le président:** Monsieur Kroeger, à la lumière de la déclaration que vous avez faite au sujet de l'engagement total qui ne pourrait pas être changé, soit 651 millions de dollars, la déclaration de l'ancien ministre du 31 mai ne va pas au-delà de la recommandation royale.

**M. Kroeger:** Je crois, monsieur le président, qu'au moment où l'on a ajouté les récoltes spéciales, on voulait assurer un rajustement correspondant à la taille de la subvention du Nid-de-Corbeau; si je me souviens bien, cette disposition a été incluse dans les modifications d'ébauche qui ont été présentées en même temps.

Le rajustement n'est pas très gros. Il s'applique aux limites des quantités en tonnes. Il va de 31.1 millions de dollars à 31.4 millions de dollars. Je ne puis pas me souvenir de l'incidence fiscale que cette somme pourrait avoir mais il me semble qu'il pourrait s'agir de 10 millions de dollars.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je vais vous laisser poursuivre . . .

**Le président:** Dans ce cas-là, je crois que nous pourrions considérer comme une modification au projet de loi la nouvelle partie IV que le ministre a annoncé le 31 mai.

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** You are making progress.

**The Chairman:** Therefore I . . .

**Mr. Mazankowski:** All the futility, Mr. Flis, is down the drain. We are making progress.

**The Chairman:** I wish that we would, if we may, go to Clause 2, and in the meantime I will re-examine the minister's proposal and exactly what he said. However, since the proposal was not brought before the House to my recollection, I really do not see how the Royal Recommendation could have changed. But at least I will examine it again with a view to looking at the ruling I have already made because I am not prepared to say that everything I say in this committee becomes part of the Bible.

So if we could go to Clause 2 and start with our detailed study of the bill on a clause-by-clause basis then I think maybe we would be making progress.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I just wanted to make one other point, and perhaps Mr. Kroeger could comment on it or comment on it later. But he did say, and I think I quote him correctly, that the amount of money committed has been fixed. Okay? The minister, in the same article, alluded to the \$204 million agricultural adjustment fund, and I will quote again, because it seems to me that he is tying the two together in terms of resolving a package that would be more accommodative:

A \$204 million agricultural adjustment fund set aside as part of the original Crow package, which split the planned \$650 million annual subsidy equally between farmers and the railways, could be tapped to pay for changes.

• 1030

**Mr. Kroeger:** Again, not having heard at firsthand the interview, I cannot be sure, but I can make a comment about that, which is that when the minister said that the amount of money was pretty well fixed, the government has set aside moneys for various purposes . . . branch line rehabilitation, hopper car acquisition, statutory payments under Bill C-155—and the moneys were set aside for the agricultural adjustment fund.

The term "could be" in the press article seems to me to be quite accurate in the sense that it would be for decision whether those moneys allocated by the government should now be used to the benefit of grain producers, or whether they should be held in reserve to deal with the problems of the livestock industry and processors after a review process that might identify some solutions to the question of the distortion that has eluded most of the participants in the discussions to date.

So the term "could be" does not seem to me to be inconsistent with the minister's general stance on that, but a decision would have to be made on what was to be done with that \$204 million, to the benefit of whom; and once again it is a question

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Nous faisons du progrès.

**Le président:** Je propose donc . . .

**M. Mazankowski:** Monsieur Flis, toute la perte de temps est dissipée. Nous faisons du progrès.

**Le président:** Nous devrions nous rapporter à l'article 2 et j'examinerai, entre-temps, la proposition du ministre pour préciser ce qu'il a déclaré. Cependant, comme la proposition n'a pas été présentée en Chambre, je ne vois pas comment la recommandation royale aurait pu être changée. Mais je vais l'examiner de nouveau et examiner la décision que j'ai déjà prise, parce que je ne crois pas que tout ce que je dis devant le Comité est parole d'Évangile.

Si nous pouvons donc aborder l'article 2 et commencer notre étude approfondie du projet de loi article par article, je crois que nous ferons du progrès.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je veux simplement mentionner un autre point, au sujet duquel M. Kroeger pourrait faire des commentaires maintenant ou plus tard. Mais il a déclaré, ce que je cite exactement, que le montant engagé est fixe. Dans le même article, le ministre a fait allusion au fonds de rajustement agricole de 204 millions de dollars. Je le cite encore, parce qu'il semble vouloir relier les deux questions pour présenter un ensemble qui soit plus acceptable:

On pourrait acquitter les frais des changements grâce à un fonds de rajustement agricole de 204 millions de dollars réservé en tant qu'élément de la subvention du Nid-de-Corbeau initial, qui partageait également entre les agriculteurs et les chemins de fer la subvention annuelle de 650 millions de dollars qui était projetée.

**M. Kroeger:** Je ne suis pas sûr de l'affaire, n'ayant pas entendu l'interview. Mais quand le ministre déclare que le montant d'argent est fixé, il veut dire que le gouvernement a affecté des crédits à diverses fins—la rénovation des embranchements, l'acquisition des wagons-tombereaux, les versements statutaires en vertu du projet de loi C-155 et que de l'argent a été affecté au fonds de rajustement agricole.

Le mot «pourrait» me semble exact, car la décision serait maintenant de savoir si l'argent affecté par le gouvernement devrait servir à l'avantage des producteurs de grain ou si cet argent doit être mis en réserve en vue de traiter des problèmes de l'industrie du bétail et de la transformation, une fois qu'un procédé d'examen aura déterminé les solutions à prendre pour corriger la distorsion, solutions que personne n'a encore trouvées au cours de toutes nos discussions.

Le mot "pourrait", ne semble pas incompatible avec la position générale du ministre; il faudra toutefois prendre une décision au sujet des 204 millions de dollars, pour établir à qui cette somme doit aller; il s'agit là encore, d'une question au



[Text]

on which I think the minister would be interested in knowing whether the committee had views.

**Mr. Mazankowski:** And here again, only from the benefit of the press article, he appears to have closed the door on any assistance, at least in the immediate, to the livestock industry, because he said that it was no longer needed when the government decided to pay the full subsidy to the railways. But the money remains.

**Mr. Kroeger:** No longer needed in connection with this bill, and that is why the \$204 million is no longer a part of the statutory payments, which might not be the same thing as saying it is no longer needed to meet some requirement in western Canada.

**Mr. Mazankowski:** Well then, have there been any discussions as to the possible application of the \$204 million since the new minister has taken over? I know he has been out west meeting with producer groups. Has he discussed it with the representatives of the commodity coalition and livestock producers, the hog producers, etc., in terms of looking at ways and means in which that might be employed?

**Mr. Kroeger:** I was not present at the minister's discussions with the groups out west. I think those were private discussions, so I cannot say whether he raised the possibility there, or whether one of those groups raised the possibility. However, I do know that the minister has been considering alternative ways of utilizing the \$204 million. It is my sense that he has not yet taken a firm decision of what to propose to Cabinet, and once again would like to have views from the committee before doing so.

**Mr. Mazankowski:** Does he agree that there is a livestock hurt that has to be dealt with, and is he looking at it? Is he sympathetic in that context to the livestock industry?

**Mr. Kroeger:** Yes, I believe he is concerned about what, in his statement to this committee, he referred to as the unfinished business.

**Mr. Mazankowski:** Then is he concerned enough to leave the door open for a possible alternative form of payments at some future point down the road, having to regard to the fact that once you get a bill enshrined in statute form, it is somewhat difficult to make those changes?

**Mr. Kroeger:** My recollection is that the minister, indeed, took the initiative in stating to the committee that he was contemplating some enhanced form of review process having to do with this problem of the hurt.

I think he invited the committee to give him some proposals on what an enhanced review process might look like, and indeed write it into the bill; and that is the kind of amendment that could be incorporated into the bill by the committee, perhaps, Mr. Chairman, without raising some of the procedural difficulties you have been discussing with members.

[Translation]

sujet de laquelle le ministre voudrait obtenir l'opinion des membres du Comité.

**Mr. Mazankowski:** Ici encore, si l'on en juge simplement de l'article du journal, le ministre semble avoir rejeté l'idée de toute aide à l'industrie du bétail, du moins pour l'immédiat, parce qu'il a déclaré que cette aide ne serait plus nécessaire une fois que le gouvernement aura décidé de verser toute la subvention aux chemins de fer. Mais l'argent est encore là.

**Mr. Kroeger:** Ne serait plus nécessaire en fonction du projet de loi; c'est pourquoi les 204 millions de dollars ne font plus partie des versements statutaires, ce qui n'est pas dire que l'argent ne sera plus nécessaire pour satisfaire à certains besoins de l'Ouest du Canada.

**Mr. Mazankowski:** Très bien. Des discussions ont-elles eu lieu au sujet de l'utilisation éventuelle des 204 millions de dollars depuis que le nouveau ministre a assumé sa charge? Je sais qu'il est allé rencontrer des groupes de producteurs dans l'Ouest. A-t-il discuté la question avec les représentants de la coalition des denrées ou des éleveurs de bétail, des éleveurs de porc, etc., pour établir comment cet argent pourrait être utilisé?

**Mr. Kroeger:** Je n'étais pas là quand le ministre a eu ses discussions avec les groupes de l'Ouest. Il s'agissait là d'entretiens intimes. Je ne sais donc pas s'il a discuté la possibilité ou si l'un des groupes a soulevé cette possibilité. Je sais que le ministre a examiné les autres façons dont ce 204 millions pourrait être utilisé. Il me semble qu'il n'a pas décidé encore ce qu'il proposera au cabinet et qu'il voudrait au préalable obtenir les opinions du Comité.

**Mr. Mazankowski:** Est-il d'accord qu'on doit régler le problème du tort causé à l'industrie du bétail et pense-t-il à ce problème? Est-il sensible au point de vue des éleveurs de bétail?

**Mr. Kroeger:** Oui, je crois que cela l'inquiète. Dans sa déclaration devant notre Comité, il en a parlé comme étant une affaire à régler.

**Mr. Mazankowski:** S'inquiète-t-il suffisamment pour laisser la porte ouverte à d'autres formules de versement dans les années à venir, étant donné qu'une fois qu'un projet de loi devient une loi, il est souvent difficile alors d'y apporter des modifications?

**Mr. Kroeger:** Le ministre a de fait pris l'initiative de déclarer au Comité qu'il songeait à un procédé d'examen amélioré en vue de traiter du problème du tort causé à l'industrie.

Je crois qu'il a demandé au Comité de lui fournir des propositions au sujet d'un système amélioré d'examen en vue de l'inclure dans le projet de loi; c'est le genre de modification, monsieur le président, que le Comité pourrait inclure dans le projet de loi sans avoir à soulever les difficultés que vous êtes à discuter avec les membres.

## [Texte]

Beyond that, I did not interpret the minister's statement to the committee last Tuesday as excluding an amendment, or consideration of an amendment, to change the method of payment in some way now if a specific proposal could be put forward. The minister did, however, allude to the difficulty in this, that the basic alignments in western Canada and elsewhere in the country have not changed since last April, and that is an underlying problem with changing the method of payment. But if a specific proposal were to be advanced regarding the method of payment, that I believe would be considered.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, there are two specific proposals on the table. Surely the minister and his deputy and his officials have studied the double-80 proposal and the very elaborate proposal that was advanced by the Manitoba Farm Bureau. I think one of the problems that governments have today is that they believe they have all the answers. These are solutions that came from the producers, the grass roots, themselves. Have the minister and his officials examined the two propositions, and can they give us a critique of them? Can they give the committee the benefit of how they see these proposals working? Are they workable? Are they unworkable?

**Mr. Chairman:** this is the classic example of the government abrogating its responsibility. I have never seen this kind of an exercise before. Here we have a document before us. It is thrown out: Here we are, chew this over a little bit; let us have your opinions and you give us the proposals and then we will pick the good ones and tag you with the bad ones and then we can go on with this thing.

You have two different method-of-payment proposals that have been advanced in a very comprehensive fashion. Are they workable? Can any one of them be employed, or can a combination of those two be employed? If so, you are giving the committee some hope and some encouragement. But certainly it is going to be the minister and his officials who are going to blink either the red light or the green light as to whether they are going to be acceptable or not. And if you have done those kinds of assessments, then let the committee have the benefit of the work you have done. We do not have the facilities; we do not have the resources and the computers and the number of people who can examine in detail the implications of these methods of payment.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** When I referred to the possibility of proposals being on the table, Mr. Chairman, I meant in the form of an amendment, or at any rate a clear proposal, from the committee.

**Mr. Mazankowski:** Well, what did we travel out west for? Those were very, very major proposals.

**Mr. Kroeger:** I think the minister assumed the committee, having had those proposals put to it, would draw some conclusions from them; and presumably that...

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, may I make a motion, then, that we have the minister and his officials study the two method-of-payment plans that were presented to this committee, namely the double-80 proposal and the proposal presented

## [Traduction]

Je ne considère pas que la déclaration faite par le ministre devant le Comité mardi dernier veuille exclure toute modification ou toute étude d'une modification en vue de modifier la méthode de versement si une proposition particulière pouvait être formulée. Le ministre a, toutefois, mentionné que les besoins de l'Ouest du Canada et des autres parties du pays n'ont pas changé depuis avril dernier et que c'est là le problème quand on parle de modifier la méthode de versement. Mais si on formulait une proposition spécifique au sujet de la méthode de versement, je crois qu'elle serait étudiée.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il se trouve deux propositions spécifiques. Le ministre et son sous-ministre et ses fonctionnaires supérieurs ont sûrement étudié la proposition du double 80 et la proposition du *Manitoba Farm Bureau*. L'un des problèmes du gouvernement, à mon avis, c'est qu'il croit toujours qu'il sait tout. Il y a des solutions qui provenaient des producteurs, des gens de la terre. Est-ce que le ministre et ses fonctionnaires ont étudié les deux propositions et peuvent-ils nous en donner leur évaluation? Peuvent-ils faire connaître au Comité ce qu'ils pensent de la rentabilité des propositions? Peuvent-elles fonctionner? Sont-elles réalisables?

Monsieur le président, on voit ici comment le gouvernement veut se soustraire à sa responsabilité. Je n'ai jamais vu chose pareille. Nous avons un document. On nous dit d'en donner notre opinion et on choisira les propositions les meilleures et on vous critiquera pour les autres.

Voici deux propositions différentes sur la méthode de versement. Peuvent-elles être utilisées? Peut-on en employer une, ou une combinaison des deux? Dans l'affirmative, vous donnez au Comité un peu d'encouragement. Mais ce sont le ministre et ses fonctionnaires qui devront décider si ces propositions sont acceptables ou non. Si on a déjà effectué cette évaluation, on devrait en avertir le Comité qui n'a pas les commodités ni les ressources, ni les ordinateurs ni les gens pour examiner en détail les effets de ces méthodes de versement.

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Quand j'ai parlé, monsieur le président, des propositions, je parlais de modifications ou tout au moins, d'une proposition catégorique de la part du Comité.

**M. Mazankowski:** Pourquoi sommes-nous venus dans l'Ouest? Ce sont des propositions importantes.

**M. Kroeger:** Je crois que le ministre a pris pour acquis que le Comité, ayant reçu ces propositions, aurait tiré ses propres conclusions et que...

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, puis-je présenter une motion: que le ministre et ses fonctionnaires examinent les deux plans de méthodes de versement qui ont été présentés au Comité, soit la formule du double 80 et la proposition du



[Text]

by the Manitoba Farm Bureau? Let us have their comments on it as to the workability and the advisability of incorporating those kinds of methods of payments into this bill.

**The Chairman:** Would you write that down for us, Mr. Mazankowski?

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, could I complete my response to Mr. Mazankowski? He raised the question of whether we had looked at these two proposals. The answer is yes; and we have had various discussions with representatives of agricultural organizations in western Canada about them. I think if I were to give a one-sentence summation of our reaction, the proposals are complex but workable.

That is a separate judgment from the judgment of whether they should be incorporated into the bill; that is to say, whether as a matter of public policy it is preferable to have that system of payment, which is supported by certain groups, as compared with the system of payment that is in the bill, which is supported by other groups. That is a question on which the government made a judgment last spring. Its conclusions are reflected in the bill. New representations have been made to the committee, and I think that prior to the minister deciding whether to take such a change to the Cabinet, he would like to have the views of the committee.

• 1040

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kroeger.

It is moved by Mr. Mazankowski that the Minister of Transport and his officials examine proposals developed by the Government of Alberta and the Manitoba Farm Bureau in respect of the methods of payment and report to the committee as to their acceptability and workability.

Are you ready for the question?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** May I ask a question of Mr. Mazankowski, just to make it clear?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** From that motion, do I understand that you are asking for a technical examination as to whether or not the two proposals are workable, or are you asking whether or not the government has made a policy decision on whether or not they will substitute payment to the railways for one of these other two schemes?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I think essentially what we are asking for is a critique, the pros and cons and the workability, the administrative hang-ups and the question of dilution and distortion, the basic issues that are to be faced in terms of dealing with any method of payment. If you pay the railways, there is distortion. If you pay the producers, there is dilution, and in that context look at the workability, the feasibility.

I am not suggesting that it is necessary that the government establish a policy position on it, but surely these are the kinds of things whereby if we are really serious about examining alternatives then we should utilize the resources of the

[Translation]

*Manitoba Farm Bureau?* Nous pourrions alors obtenir leurs commentaires sur la sagesse d'inclure dans le projet de loi les deux méthodes de versement.

**Le président:** Pourriez-vous écrire cela, monsieur Mazankowski?

**M. Kroeger:** Monsieur le président, puis-je terminer ma réponse à M. Mazankowski? Il demande si nous avons examiné les deux propositions. La réponse est oui. Nous avons eu des entretiens avec les représentants des organisations agricoles de l'Ouest du Canada à ce sujet. Si je puis donner un résumé de notre réaction, c'est que les propositions sont complexes, mais réalisables.

Il ne s'agit pas ici de dire si ces propositions devraient être incluses dans le projet de loi, c'est-à-dire si, pour l'ordre public, il est préférable d'adopter cette formule de versement, qui est appuyé par certains groupes, plutôt que le système de versement mentionné dans le projet de loi qui est appuyé par d'autres groupes. C'est une question que le gouvernement a décidée au printemps dernier. La conclusion du gouvernement se trouve dans le projet de loi. On soumet maintenant des opinions au Comité et je crois que le ministre voudrait obtenir les opinions du Comité avant de décider s'il doit présenter une telle modification au Cabinet.

**Le président:** Merci, monsieur Kroeger.

Il est proposé par M. Mazankowski que le ministre des Transports et ses fonctionnaires examinent les propositions élaborées par le gouvernement de l'Alberta et le Manitoba Farm Bureau concernant la méthode de versement et qu'il fassent rapport au Comité quant à leur acceptabilité et à leur possibilité.

Êtes-vous prêt à poser votre question, monsieur Reid?

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Puis-je poser une question à M. Mazankowski?

**Le président:** Oui.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** D'après cette proposition, je comprends bien que vous demandez un examen technique pour savoir laquelle des deux propositions est réalisable ou demandez-vous si le gouvernement a pris une décision, en matière de politique, de remplacer ou non le versement aux chemins de fer par l'un de ces deux autres plans.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, vous demandez là une critique, soit l'évaluation du pour et du contre des propositions, les problèmes administratifs, la question de la dilution et de la distorsion, les problèmes de vase qu'il faudra régler en adoptant l'un ou l'autre des méthodes de versement. Si vous payez les producteurs, il y aura dilution et dans ce contexte, vous devez établir ce qui est faisable, ce qui est réalisable.

Je ne dis pas que le gouvernement doit fixer une politique à ce sujet. Mais si nous voulons vraiment examiner les solutions de rechange, nous devons alors emprunter les ressources du ministère des Transports et la collaboration des fonctionnaires

[*Texte*]

Ministry of Transport and the officials to examine it in the fullest possible way. We have some of our opinions on it.

They know, for example, the kind of network, the kind of administrative machinery that is going to have to be put in place for the administration of this bill under its present form. They know what kind of additional administrative requirements would be needed to incorporate either one of the two, and of the two proposals which one satisfies the objectives of the agricultural industry in terms of removing the distortion or ameliorating the dilution. I think those are the things we are really looking at, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, if it would be helpful to the committee—I do not know whether a formal motion is necessary—officials of the Department of Transport and the Department of Agriculture would be glad to do a commentary on the two proposals of a technical character—the kinds of points that Mr. Mazankowski just raised, the administrative feasibility, the effect on various groups. I do not think there is any problem about doing that. Give us a couple of days and we will be glad to come to the committee with a paper on this.

**Mr. Mazankowski:** Then there should be no problem accepting the motion, if you want to . . .

**The Chairman:** Just a minute. Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The question I want to pose to Mr. Kroeger is a supplementary. Right now the department has not done that kind of exhaustive analysis, either in itself as the Department of Transport or the CTC or the Department of Agriculture.

**Mr. Kroeger:** We have not done it in a comprehensive way all on one piece of paper, Mr. Chairman. These proposals have been examined and have been discussed with the various groups and there have been changes in them as we have gone along, so officials have quite a good appreciation of what is intended and how it would work. We have some thoughts on, for example, what some of the complexities would be, what some of the administrative implications would be, but I think for purposes of providing something that was useful to the committee we ought to try to put all that on one set of pages and give it to the committee. If we can have a few days, and allow a little time for translation, we can readily undertake the preparation of that kind of technical document and make it available, if it is helpful to the committee.

• 1045

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Could I ask Mr. Kroeger, Mr. Chairman, whether or not the preliminary examination that has been carried out by the government indicates that there is anything of a technical nature that would make either of those two plans—the Manitoba Farm Bureau or the 80-80 proposal from the Government of Alberta—impossible to work?

**Mr. Kroeger:** No.

[*Traduction*]

pour examiner la question de la façon la plus approfondie. Nous avons nos opinions à ce sujet.

Ces gens-là connaissent, par exemple, le genre de réseau, la sorte de dispositif administratif qu'il faut avoir pour l'administration du projet de loi dans sa forme actuelle. Ils connaissent les exigences administratives supplémentaires qu'il faut inclure pour inclure l'une ou l'autre des deux propositions et pour déterminer laquelle des deux propositions peut réaliser les objectifs de l'industrie agricole en éliminant la distortion ou en atténuant la dilution. Monsieur le président, ce sont les éléments dont nous avons besoin.

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, si la chose peut être utile au Comité; je ne sais pas s'il faut une proposition officielle. Mais les fonctionnaires du ministère des Transports et du ministère de l'Agriculture seraient heureux de fournir des commentaires de caractère technique au sujet des deux propositions, sur les points que M. Mazankowski vient de soulever, soit la faisabilité administrative, les effets d'une proposition sur divers groupes. Je ne crois pas que ce soit un problème. Donnez-nous deux jours et nous reviendrons auprès du comité avec un document en ce sens.

**M. Mazankowski:** Il n'y aura pas de difficulté à accepter la proposition si vous . . .

**Le président:** Un instant, M. Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** La question que je veux poser à M. Kroeger est une question supplémentaire. Le ministère n'a pas jusqu'ici effectué d'analyse complète, soit en tant que ministère des Transports ou que CTC ou que ministère de l'Agriculture.

**M. Kroeger:** Nous n'avons pas fait d'analyse complète dans un seul document, monsieur le président. On a examiné les propositions et on les a discutées avec les divers groupes et on y a pratiqué des modifications. Les fonctionnaires savent donc de quoi il s'agit, et ils savent comment le plan se réalisera. Nous avons une idée, par exemple, des complexités, des répercussions d'ordre administratif, mais je crois que pour aider le Comité nous devons rédiger tout cela dans un seul document et le présenter au Comité. Si nous pouvons disposer de quelques jours et avoir un délai suffisant pour la traduction, nous serons en mesure de préparer ce document technique et de le mettre à la disposition du Comité, si ce dernier le juge utile.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, puis-je demander à M. Kroeger si l'examen préliminaire effectué par le gouvernement révèle l'existence d'un facteur technique qui empêche la réalisation de l'un ou l'autre de ces deux plans, à savoir le plan soumis par l'Office agricole du Manitoba ou la proposition 80-80 présentée par le gouvernement de l'Alberta?

**M. Kroeger:** Non.



[Text]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** So in other words, what you are really telling us then is that the real decision the committee has to make is a policy decision as to how we want that money to flow, not a question of dealing with the technical complications that may arise from any of the three programs that we now have—payment to the railways, the 80-80 and the Manitoba Farm Bureau.

**An hon. Member:** Or the UGG.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Or the UGG; you are quite right.

**Mr. Kroeger:** That is correct, Mr. Chairman. The assessment of these two proposals by the officials is, as I have described to Mr. Mazankowski, that they are complex but workable—you can do it. That technical answer is quite separate, clearly, from the policy judgment of which system of payment is desirable.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, could we have the question—just in favour of Mr. Mazankowski's motion?

**The Chairman:** Just a moment, I want to hear from Mr. Benjamin first. I assume he wants to speak to the motion.

**Mr. Benjamin:** Yes, Mr. Chairman. I am in the process of proposing an amendment to the motion, or I can support the motion, but I do not understand why Mr. Mazankowski has limited it to two alternatives. There are at least two others. There is the alternative proposal by the pools for levels of payment to the railroads, and there is the alternative proposal that we put forward. I think it would be incumbent on the committee to request the minister and the officials to report on all of these alternatives that have been put forward.

**The Chairman:** Before you speak to your amendment, Mr. Benjamin, could we have it in writing, please?

**Mr. Benjamin:** I am doing that.

**The Chairman:** Good. Mr. Tessier.

**M. Tessier:** Merci, monsieur le président.

Avec sa proposition, M. Mazankowski nous donne l'impression d'être membre de la *National Farmers Union*, car il voudrait expliquer tous les points de vue. Il devra admettre, comme nous, qu'on a entendu une longue liste de points de vue, des points de vue très variés, voire même, dans certains cas, complètement contraires. Je pense que comme membres du Comité, et surtout comme membres du côté gouvernemental, nous n'avons pas à nous expliquer et à expliquer tous les points de vue. Le projet de loi est à l'étude, nous sommes prêts à accepter certains amendements, mais nous n'essaierons pas d'expliquer tous les points de vue qu'on a pu entendre partout au Canada. C'est pourquoi je m'oppose catégoriquement à la proposition de M. Mazankowski.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just a point of clarification. I am sorry Mr. Tessier did not follow my line of reason-

[Translation]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** En d'autres termes, vous nous dites donc que la décision réelle que le Comité est appelé à prendre est une décision qui porte sur la façon dont nous voulons payer cet argent et non sur les complications techniques qui peuvent dériver de l'un ou l'autre des trois programmes soumis à notre étude: le paiement aux compagnies de chemin de fer, la proposition 80-80 et la proposition de l'Office agricole du Manitoba.

**Un membre:** Ou de l'UGG.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ou de l'UGG; vous avez tout à fait raison.

**M. Kroeger:** C'est correct, monsieur le président. Comme je l'ai expliqué à M. Mazankowski, l'évaluation de ces deux propositions par les fonctionnaires compétents indique qu'elles sont complexes mais faisables—on peut les mettre en oeuvre. L'aspect technique invoqué est tout à fait distinct de la décision relative au choix de la politique souhaitable en matière de paiement.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, peut-on mettre aux voix l'adoption pure et simple de la proposition de M. Mazankowski?

**Le président:** Une seconde; je voudrais d'abord entendre l'avis de M. Benjamin. Je présume qu'il veut parler sur la question.

**M. Benjamin:** Oui, monsieur le président. Je pourrais soit proposer un amendement de la proposition, soit l'appuyer, mais je ne comprends pas pourquoi M. Mazankowski a limité sa proposition à deux options. Il y en a au moins deux autres, celle présentée par les groupements de producteurs en ce qui concerne les paiements aux compagnies de chemin de fer et celle que nous avons déjà proposée. Je pense qu'il incombe au Comité de demander au ministre et à ses fonctionnaires de faire un rapport sur toutes les options proposées.

**Le président:** Avant que vous ne parliez sur votre amendement, pourrions-nous l'avoir par écrit?

**M. Benjamin:** C'est ce que je fais.

**Le président:** Très bien.

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski's suggestion gives the impression that he is a member of the National Farmers' Union because he is trying to reconcile all points of view. He will admit with us that we have heard a long list of opinions, all sorts of them even completely differing in certain instances. As members of the committee, and more so as government members, we do not have to explain, less so explain all opinions. We are ready to accept some amendments to this bill we are examining but we will not try to reconcile all the opinions we have heard across Canada. This is why I am firmly opposed to Mr. Mazankowski's proposal.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, rien qu'un point à élucider. Je regrette de déduire que M. Tessier n'a pas suivi

## [Texte]

ing. We are really dealing here only with the method of payment, not the specific positions of everybody. There were two substantive... and that is the question I posed to Mr. Kroeger. He threw the challenge back; that if this committee came up with a modified form of method of payment, it would be considered.

My response was that there are two substantive variations to the method of payment that have been advanced, and it is only in that context, rather than the position of the NFU, the position of the UGG, the position of the pools. We are talking here specifically about the method of payment, Mr. Chairman, with respect, and I would plead with Mr. Tessier that he reconsider his position within that context. I think it is important for the committee to understand what is being proposed and to get the reaction from the minister and his departmental officials.

If there are others to be included, I have no objection. I am not keen about it because, as I understand it, the pools and the NFU have taken the position of supporting the proposition of payment to the railroads, and we have a fairly good idea what that means.

• 1050

These other two organizations came out with very substantive proposals, namely the Double 80 and the proposition that was advanced by the Manitoba Farm Bureau. I think it is important to have the officials here examine them in a technical way, so that we can pass judgment on them. Either one may have merit, or a combination of the two together may very well have merit. I think it is incumbent upon the committee to consider that, particularly now that the door has been opened.

**Le président:** Monsieur Tessier, et ensuite M. Flis.

**M. Tessier:** Monsieur le président, je vais poursuivre ma pensée, parce que je ne veux certainement pas me laisser entraîner par M. Mazankowski. Il me semble très clair qu'à la phase où nous en sommes, si on des propositions ou des amendements à faire, le Comité peut les recevoir s'ils sont recevables. À l'heure actuelle, c'est la seule façon de procéder. On ne va pas demander aux fonctionnaires de refaire les études. Pour nous, c'est clair. Evidemment, moi aussi, je regarde la méthode de paiement, et si je m'en tiens uniquement à la méthode de paiement, je comprends le mandat que j'ai. Evidemment, je ne suis pas ouvert à toutes sortes d'accommodations qui vont compromettre à la fois le projet de loi et la position que j'ai le mandat de défendre.

**The Chairman:** Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman. Actually, I see nothing wrong with Mr. Mazankowski's request, especially when the officials did indicate that they are willing to research this. But, so as not to duplicate the work, I am wondering if Mr. Mazankowski could tell this committee whether, using our existing staff—we have someone from the Parliamentary Library, we have someone hired from the CTC—he has any

## [Traduction]

mon raisonnement. Ce qui nous intéresse ici, c'est seulement la méthode de paiement et non les points de vue des diverses parties. Il y avait deux options principales... et c'est la question que j'ai posée à M. Kroeger. Il a renvoyé la balle en disant que si ce Comité proposait une méthode de paiement modifiée, on serait prêt à la considérer.

J'ai répondu que la méthode de paiement qui a été proposée se prêtait à deux variantes principales et que la question devrait être examinée uniquement dans ce contexte plutôt qu'en fonction des points de vue du Syndicat national des cultivateurs, de l'UGG et des groupements de producteurs. Nos débats, monsieur le président, portent spécifiquement sur la méthode de paiement, aussi proposerais-je respectueusement à M. Tessier de reconsidérer sa position à la lumière de ce contexte. De mon avis, il est important que le Comité comprenne ce qui est proposé et sollicite les commentaires du ministre et de ses fonctionnaires.

Que d'autres soient inclus; je n'y vois pas d'objection. Je ne suis pas enthousiasmé par cette idée parce que les groupements de producteurs et le Syndicat national des cultivateurs, pour autant que je sache, ont décidé d'appuyer la proposition du paiement aux compagnies de chemin de fer, et nous savons suffisamment bien ce que cela veut dire.

Ces deux autres organisations ont présenté deux propositions très valables, notamment la 80-80 et la proposition soumise par l'Office agricole du Manitoba. Je pense qu'on doit demander aux fonctionnaires de les examiner sous une perspective technique, ce qui nous permettra de les juger. On pourrait soit adopter l'une d'elles, si elle s'avère méritoire, soit les combiner pour en tirer une formule satisfaisante. De mon avis, il incombe au Comité d'envisager cette démarche, surtout que la porte est maintenant ouverte.

**The Chairman:** Mr. Tessier and then Mr. Flis.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman, I would like to pursue further because I do not want to be carried away by Mr. Mazankowski. It seems to me very clear at this stage that if there are proposals or amendments to be made, the committee will receive them if they are receivable. At this point, this is the only way to proceed. Asking the civil servants to read the studies is out of question. As far as we are concerned, it is clear. I for one obviously consider the method of payment and if I restrict myself to that method of payment, I understand my mandate. However, I am not open to all sorts of accommodations that would compromise the bill or the position I am asked to defend.

**Le président:** Monsieur Flis.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président. En réalité, je ne suis pas contre la demande de M. Mazankowski, surtout que les fonctionnaires se sont déclarés prêts à entreprendre cette étude. Toutefois, pour éviter la redondance des travaux, je demanderais à M. Mazankowski de dire à ce Comité, s'il possède déjà, grâce au personnel dont nous disposons (un employé de la bibliothèque du Parlement et un autre de la



[Text]

figures already on either one of those methods, or any others, that would already guide the committee in a certain direction, and whether his party has chosen one method over another, so that we would know which one to give priority to or concentrate on.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, when we get to that section in the bill Mr. Flis will have that information. We are not the government, we do not have a mandate to advance policy. We have a responsibility to look at legislation, examine it, correct its deficiencies and propose alternatives and when we get to that stage of the bill we will consider it. It will depend to a large extent upon the workability and the way in which this thing can resolve the dilution and/or the distortion. I would certainly want our party to go into this with a lot more caution and understanding, with all the technical advice and all the studies and all the advantage of having people like Mr. Kroeger and his officials, before buying a pig in a poke. I think it is important to have these things dissected and laid on the table. I think you would agree, Mr. Flis.

The Manitoba Farm Bureau presented a pretty thorough proposal in a rather convincing way; I know my friend, Mr. Loiselle, was very fascinated and I think he was fascinated by the Double 80 proposal. There may be a solution, an alternative solution, in either one of those or a combination of both. These gentlemen here have been working on this issue for two years; they know the background, they know it like the palms of their hands. Why should we not tap that resource? They have very kindly and considerably agreed to do that. I will certainly take up the challenge in moving the necessary amendments, if they are admissible, when the time comes. We are not quite that far, because we are asking questions and we are seeking information about different aspects of the bill and, to a large extent, our amendments are going to be based on the kind of information that we are receiving during the course of this committee.

**An hon. Member:** Precisely.

**The Chairman:** Mr. Flis.

**Mr. Flis:** This is why, Mr. Chairman, I think the minister, when he appeared before us, gave a very clear recommendation that he would be willing to look at a median review at the passage of this bill, stressing the method of payment as being one of the top priorities to review. That is the kind of thing that would be . . .

**The Chairman:** But that is not germane to this particular motion before us, Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Yes, but before voting on the motion I would like some assurance from the Official Opposition that by passing this motion we will move on to clause-by-clause study—or are we going to wait until the officials give us additional data?

[Translation]

CCT), des chiffres concernant l'une de ces méthodes ou toute autre méthode, qui seraient susceptibles d'orienter le Comité; je lui demanderais également de nous dire si son parti a adopté une méthode au dépens d'une autre, ce qui nous permettrait de savoir à quoi donner la priorité ou sur quoi se concentrer.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, M. Flis aura ces renseignements lorsque nous discuterons cet article du projet de loi. Nous ne sommes pas le gouvernement; nous ne sommes pas habilités à établir des politiques. Nos fonctions consistent à examiner la législation, à corriger ses défauts et à proposer des solutions de rechange. Lorsque nous arriverons à cette étape du projet de loi, nous entreprendrons les examens nécessaires. Nos décisions dépendront, dans une large mesure, de la praticabilité des méthodes et de leur aptitude à remédier à l'adjonction ou à la distorsion, ou à l'une et l'autre à la fois. Je voudrais certainement que notre parti s'engage sur cette voie avec beaucoup plus de prudence et en connaissance de cause, profitant de toutes les opinions techniques, de toutes les études et de tous les avantages associés à la disponibilité de personnes telles que M. Kroeger et ses fonctionnaires, et ce, avant d'acheter chat en poche. Je pense qu'il est important d'avoir ces choses disséquées et clairement exposées. N'est-ce pas votre avis, monsieur Flis?

L'Office agricole du Manitoba a présenté une proposition soigneusement élaborée et particulièrement convaincante. Mon ami, M. Loiselle, a été fasciné, surtout par la proposition 80-80. Prises individuellement ou collectivement, ces propositions peuvent offrir une solution de rechange. Ces messieurs se penchent sur cette question depuis deux ans; ils la connaissent sous tous ses aspects et dans ses moindres détails. Pourquoi ne pas profiter d'une telle ressource? Ils ont gracieusement accepté de nous accorder ce privilège. Au moment opportun, je relèverai certainement le défi, en mettant aux voix les amendements nécessaires si ces derniers sont admissibles. Ce moment n'est pas très loin, parce que nous posons des questions et nous nous renseignons au sujet des différents aspects du projet de loi. D'ailleurs, nos amendements seront fondés, dans une large mesure, sur la nature des renseignements que nous recueillons à l'occasion des réunions de ce Comité.

**Une voix:** Précisément.

**Le président:** Monsieur Flis.

**M. Flis:** C'est pourquoi, monsieur le président, je pense que le ministre, lors de sa comparution devant ce Comité, a exprimé clairement son désir de voir accomplir un examen intermédiaire lors du vote de ce projet de loi, en insistant sur le fait que la méthode de paiement est un des sujets qui doivent être examinés en priorité. C'est le genre de choses qui . . .

**Le président:** Mais, monsieur Flis, nous ne sommes saisis d'aucune motion analogue à cette motion particulière.

**M. Flis:** Oui, mais avant de voter, je voudrais que l'Opposition officielle m'informe de façon définitive sur ce qui se produira après l'adoption de cette motion. Passerons-nous à l'examen du projet, article par article, ou attendrons-nous que les fonctionnaires nous fournissent des données supplémentaires?

[Texte]

• 1055

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, we are always interested in progress, and by the debate that has taken place here this morning you may find yourself reversing a decision which you made previously, so I think the debate has been very useful. It has been productive, and if debate is useless then we may as well close down the bloody place.

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, again Mr. Mazankowski twists my words, and I do not know why. I did not say this debate was not useful. I wanted his assurance that the clause-by-clause study will continue and not wait two days until we get that data.

**Mr. Mazankowski:** We are here dealing with clause-by-clause consideration right now. We are on Clause 2, as a matter of fact, and we are prepared to move.

**Mr. Flis:** With that assurance, I am prepared to vote on this motion.

**The Chairman:** Are we ready for the question then?

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, you have my amendment.

**The Chairman:** Yes, and I am waiting for an opportunity to read it. Would you like me to do that right now?

**Mr. Benjamin:** Yes, please.

**The Chairman:** I will read the motion as amended by Mr. Benjamin.

Moved by Mr. Mazankowski that the Minister of Transport and his officials examine proposals developed by the Government of Alberta and the Manitoba Farm Bureau with respect to the method of payment and report to the committee as to their acceptability and workability. And the amendment by Mr. Benjamin states: and also the alternative proposal by the pools on the level of payment to the railways.

So the discussion now should be on the amendment. Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, could I ask a point for clarification? The motion includes the word "acceptability"; just for guidance, are we talking about acceptability in policy terms or are we talking about acceptability—that is to say, can you make it work?

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I was thinking of it in terms of making it work and acceptable in terms of meeting the two major objectives; namely distortion and dilution.

**Mr. Kroeger:** Okay. In that sense I think it would be feasible for our officials to develop and provide to the committee in a couple of days an assessment of how either of those two proposals would work in relation to the alleviation of the distortion. There would not be a problem about that.

**Mr. Mazankowski:** I guess, Mr. Chairman, to Mr. Kroeger, what we are really looking for is an evaluation or a critique.

[Traduction]

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous nous intéressons toujours au progrès et, d'après le débat qui a eu lieu ici ce matin, vous pourrez peut-être être obligé de renverser une décision que vous avez prise. Je pense donc que le débat a vraiment été utile. Il a été très productif. Si un débat est inutile, autant fermer boutique.

**M. Flis:** Monsieur le président. Une fois de plus, M. Mazankowski a déformé mes paroles, et je ne sais pas pour quoi. Je voulais qu'il nous assure que l'étude clause par clause se poursuive jusqu'à ce que nous ayons cette donnée.

**M. Mazankowski:** Nous sommes en train de traiter chaque clause maintenant. En fait, nous en sommes à la clause 2, et nous sommes prêts à présenter une motion.

**M. Flis:** Dans ce cas, je suis prêt à voter.

**Le président:** Êtes-vous prêts?

Monsieur Benjamin.

**Monsieur Benjamin:** Vous avez mon amendement, monsieur le président.

**Le président:** Oui. J'attends une occasion pour le lire. Voulez-vous que je le fasse maintenant?

**M. Benjamin:** S'il vous plaît.

**Le président:** Je vais donc lire la proposition telle qu'amendée par M. Benjamin.

Il est proposé par M. Mazankowski que le ministre des Transports et ses fonctionnaires examinent les propositions élaborées par le gouvernement de l'Alberta et le *Manitoba Farm Bureau* au sujet du mode de paiement et de rapport au comité quant à leur acceptabilité et praticabilité. L'amendement de M. Benjamin dit ceci: et aussi la proposition de rechange avancée par les coopératives des blés relativement au taux de paiement aux compagnies de chemins de fer.

Bon, la discussion devrait porter sur l'amendement, monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, pourrais-je demander un petit éclaircissement? La proposition inclut le mot «acceptabilité». À titre de renseignement, parlons-nous d'acceptabilité en termes de politique ou d'acceptabilité—c'est-à-dire peut-on le mettre en pratique?

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je pensais en termes de mise en pratique et acceptable pour répondre aux deux principaux objectifs, soit la déformation et la dilution.

**M. Kroeger:** Bon. Dans ce sens, je crois que nos fonctionnaires pourraient, d'ici à deux jours, élaborer et présenter au comité la façon dont ces deux propositions pourraient être appliquées par rapport à l'atténuation de la déformation. Il n'y aurait aucune difficulté de ce côté-là.

**M. Mazankowski:** D'après ce que je crois comprendre, monsieur le président, selon M. Kroeger, ce que nous recher-



## [Text]

Perhaps "evaluation" might even be a better word. I am not really hung up on words, and I do not want to make your job more difficult by constraining you with a choice of words. Perhaps an evaluation and to report as to their acceptability and workability might be . . . It is in that spirit, Mr. Kroeger, that I am advancing this suggestion.

**Mr. Kroeger:** Thank you, Mr. Mazankowski.

**The Chairman:** Okay. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Speaking to the motion and my amendment, Mr. Chairman, we do not agree with the Double 80 proposal, but we are not afraid to look at the statistics. In fact, we want to see all the ramifications of every proposal. I am sure Mr. Mazankowski will not object to what the wheat pools are proposing in terms of the amount paid to the railroads is something also that needs to be examined again. So I would hope that we can pass the motion and the amendment and see what we get back from the officials.

I think we should also ask the minister to get back to us on the acceptability in terms of policy of all of these alternatives. He has not said. That may require a separate motion. I guess it would require a separate motion, and if Mr. Mazankowski would be willing to move it I will be willing to support it. The minister has been pretty vague. He is all over the lot.

**The Chairman:** Before we go any further, I have now had another amendment proposed—in other words, an amendment to the amendment—that the amendment be further amended to include the proposal put forth by the United Grain Growers. So we have a motion and two amendments.

• 1100

Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, we did agree on the original amendment, but we cannot agree on the other amendments. When you talk about the wheat pools' objection . . .

**The Chairman:** Why do we not vote on them, then?

**Mr. Flis:** —to the amount paid—I would like to speak to the subamendment there—the amount paid to the railways, that is not the method of payment. We can question the amounts, and so on. So I really do not think that fits in here.

As far as hearing from the minister is concerned, the minister will be here before the committee. I think Mr. Benjamin can ask these questions directly of the minister. So our position is that we would have to vote against the subamendments but vote for the original motion.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, just on that point, what objection can there be to exploring further and arriving at new information and new facts that could be brought out by the departmental officials and the minister? I find it strange that the members of this committee would object to more informa-

## [Translation]

chons vraiment c'est une évaluation ou une critique. Peut-être que le mot «évaluation» serait même plus juste. Je ne m'arrête pas aux mots, et je ne veux pas vous rendre la tâche plus difficile en vous obligeant à faire un choix de mots. Peut-être qu'une évaluation et un rapport quant à leur acceptabilité et praticabilité pourrait être . . . C'est en ce sens que j'avance cette proposition, monsieur Kroeger.

**M. Koreger:** Merci, monsieur Mazankowski.

**Le président:** D'accord. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Au sujet de la proposition et de mon amendement, monsieur le président, nous ne sommes pas d'accord sur la proposition *Double 80*, mais nous ne craignons pas de voir les statistiques. En fait, nous voulons voir toutes les ramifications de chaque proposition. Je suis sûr que M. Mazankowski n'aura aucune objection pour que la question de la somme à verser aux chemins de fer proposée par les coopératives des blés soit étudiée de nouveau. J'espère que nous pouvons adopter la proposition et l'amendement et nous verrons ce que les fonctionnaires nous apporteront.

Je pense que nous devrions aussi demander au ministre de nous renseigner sur l'acceptabilité en termes de politique pour toutes ces solutions de rechange. Il n'a rien dit. Il se peut que cette question fasse l'objet d'une motion distincte. J'ai l'impression qu'il devrait en être ainsi et, si M. Mazankowski veut l'adopter, je suis prêt à l'appuyer. Le ministre a été plutôt vague. C'est à lui de décider.

**Le président:** Avant d'aller plus loin, j'ai devant moi un autre amendement—en d'autres termes, l'amendement à un amendement—voulant que l'amendement soit amendé pour inclure la proposition des *United Grain Growers*. Nous avons donc une motion et deux amendements.

Monsieur Flis.

**M. Flis:** Monsieur le président, nous avons accepté le premier amendement, mais nous ne sommes pas d'accord sur les autres. Lorsque vous parlez de l'objection des coopératives des blés . . .

**Le président:** Pourquoi ne pas voter alors?

**M. Flis:** . . . quant au montant payé . . . j'aimerais parler du sous-amendement—la somme versée aux chemins de fer, ce n'est pas le mode de paiement. Nous pouvons discuter des montants, et ainsi de suite. Je ne pense pas qu'il y ait débat dans ce cas-là.

Pour ce qui est de l'audition du ministre, ce dernier sera présent devant le Comité. Je pense que M. Benjamin pourra lui poser ses questions. Nous en sommes rendus à voter contre les sous-amendements et pour la motion originale.

**M. McKnight:** Sur ce point, monsieur le président, je me demande quelle objection il y aurait à étudier la question plus à fond et à obtenir de nouveaux renseignements et de nouveaux faits que les hauts fonctionnaires ministériels et le ministre pourraient dévoiler? Je trouve bizarre que les membres de ce Comité s'opposent à plus de renseignements dont on dispose

[Texte]

tion being made available so we can make a decision on all the information that is available, not partial information.

**The Chairman:** I think it is a procedural problem that Mr. Flis is wrestling with here, in that it is an amendment to an amendment. The first amendment is the one that he seems to object to, but if the amendment is amended, then you cannot vote for one part of the amendment separately from the other part. I guess that is the difficulty.

Subamendment negated.

Amendment negated.

Motion agreed to.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, I believe it would be in order that I present a motion. I move that the method of payment proposed by the United Grain Growers be studied by the minister and his officials and reported to this committee.

• 1105

**The Chairman:** It has already been defeated. You cannot propose it again.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, if you read the motion, it did not include method of payment regarding United Grain Growers.

**The Chairman:** Well, substantially it is the same motion.

**Mr. McKnight:** It was "proposal of United Grain Growers", which included several other aspects of this bill plus the method of payment; but in this motion it is specific that it be the method of payment proposed by the United Grain Growers.

**The Chairman:** Okay, I guess it is in order.

Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Before voting, I wonder if we could hear from the officials whether they would have any difficulty in working that into their other two methods.

**The Chairman:** We can hear from them, if you wish. Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** The method of payment proposed by United Grain Growers, if I recall correctly, is the method of payment proposed last February. Therefore we have done quite a bit of analysis on it, and indeed some of that analysis is already out in the public domain. It would not be very difficult to extend the purview of our examination to that proposal. It might lengthen the process a little, but not very much.

**Mr. Mazankowski:** Could I ask Mr. Kroeger a question?

**The Chairman:** Yes, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Kroeger, now that that proposal will be included—and I think it is probably a good idea—what the committee would be interested in, or at least I would, would be to test the administrative workability of the 50-50 proposition as it was originally against either the Double-80 or the Manitoba Farm Bureau; because as I sense it, it will certainly

[Traduction]

pour nous permettre de prendre une décision sur tous ceux que nous possédons, et non pas de renseignements partiels.

**Le président:** Je pense que M. Flis est en train de se débattre contre un problème de procédure en ce moment, en ce sens qu'il s'agit d'un amendement à un amendement. Il semblerait qu'il s'en prend au premier amendement. Toutefois, l'amendement est amendé, vous ne pouvez pas voter pour les deux parties séparément. Voilà la difficulté.

Sous-amendement rejeté.

Amendement rejeté.

Proposition adoptée.

**M. McKnight:** Monsieur le président, je pense qu'il serait dans les règles que je présente une motion. Je propose que le ministre et ses fonctionnaires étudient le mode de paiement proposé par les *United Grain Growers* et qu'ils fassent rapport au Comité.

**Le président:** La motion a déjà été rejetée. Vous ne pouvez pas la proposer de nouveau.

**M. McKnight:** Monsieur le président, si vous lisez la motion, vous verrez qu'elle ne parle pas du mode de versement concernant les *United Grain Growers*.

**Le président:** Ma foi, la motion est substantiellement la même.

**M. McKnight:** Il s'agissait de la «proposition des *United Grain Growers*», ce qui comprenait plusieurs autres aspects de ce projet de loi plus le mode de versement; mais, cette motion précise bien que ce doit être le mode de versement proposé par les *United Grain Growers*.

**Le président:** Très bien, je suppose qu'elle est recevable.

Monsieur Flis.

**M. Flis:** Avant de voter, je me demande si les fonctionnaires pourraient nous dire s'ils auraient de la difficulté à intégrer cela dans leurs deux autres modes de versement.

**Le président:** Nous pouvons le leur demander, si vous voulez. Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Le mode de versement proposé par les *United Grain Growers*, si je me souviens bien, est celui qui avait été proposé en février dernier. Par conséquent, nous en avons fait une analyse pas mal poussée, et une partie de cette analyse est déjà du domaine public. Il ne serait pas très difficile d'étendre la portée de notre examen à cette proposition. Cela pourrait allonger les choses un peu, mais pas tellement.

**M. Mazankowski:** Puis-je poser une question à M. Kroeger?

**Le président:** Oui, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur Kroeger, maintenant que cette proposition sera incluse, et je pense que c'est probablement une bonne idée, ce qui intéresserait le Comité, ou du moins ce qui m'intéresserait moi, ce serait de vérifier dans quelle mesure la proposition initiale de 50-50 serait administrativement pratique par rapport au double 80 ou au *Manitoba Farm*



[Text]

be more administratively complex to administer a method of payment on the basis of 50-50 than simply on straight payment to the railroads. But what I would be interested in knowing is what would be the comparison in terms of that method of payment vis-à-vis either the Double-80 or the Manitoba Farm Bureau. If you could perhaps concentrate on that a wee bit, I think it would be most helpful to us.

**Mr. Kroeger:** Yes, Mr. Chairman. I think we could include a comparison of the administrative arrangements necessary for each of the three types of proposal in question.

Motion agreed to.

**The Chairman:** Now that we have disposed of those motions, can we proceed with Clause 2?

I heard no objections and I do not see anybody wishing to speak. Are we going to adopt Clause 2?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, in terms of proceeding with consideration of amendments, may I take it that we are going to go through the interpretations as they appear in the bill? For example, Clause 2 is Clause 2, but if we could deal with it on a item-by-item basis, I think it would be most helpful to us.

**The Chairman:** That is the way we are supposed to deal with it; line by line.

**Mr. Mazankowski:** Good.

**The Chairman:** Before we start, could we have a five-minute recess?

**Mr. Mazankowski:** Of course.

**The Chairman:** Recessed until 11.15.

• 1108

• 1121

**The Chairman:** Order, please. We are proceeding with Clause 2. I simply give you the caution now that we have to proceed in this exercise in an orderly fashion. As members know, I have been exercising a good deal of latitude in allowing general discussion on Clause 2 for the purposes of the acquisition of information. Now that we are proceeding to Clause 2, I will have to do it in order because I do not have any alternative; otherwise, the whole thing becomes a free-for-all.

**Mr. Benjamin:** I presume we are still on the questioning of officials.

**The Chairman:** Yes; but going through line by line.

**Mr. Benjamin:** What if we get a question that relates to something in Clause 2 but also relates to something in Part I, or in the interpretations?

**The Chairman:** Try me when we get to it, Mr. Benjamin, so I will know what we are talking about. You are asking me to make a ruling now on something hypothetical and I cannot rule on something like that. In any case, Clause 1 is pretty

[Translation]

**Bureau;** car, à mes yeux, il serait certes plus complexe, administrativement, d'administrer un mode de versement sur la base de 50-50 qu'en fonction d'un simple versement direct aux chemins de fer. Mais ce qui m'intéresse, c'est la comparaison pour ce mode de versement vis-à-vis soit le double 80, soit le *Manitoba Farm Bureau*. Si vous pouviez peut-être nous en parler un petit peu, je pense que cela nous serait très utile.

**M. Kroeger:** Oui, monsieur le président. Je crois que nous pourrions inclure une comparaison des mécanismes administratifs nécessaires pour chacun des trois types de proposition en question.

La motion est adoptée.

**Le président:** Maintenant que nous avons disposé de ces motions, pouvons-nous passer à l'article 2?

Je n'entends pas d'objection et je ne vois personne qui demande la parole. Voulons-nous adopter l'article 2?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, pour ce qui est de l'étude des amendements, puis-je supposer que nous allons examiner les définitions qui figurent dans le projet de loi? Par exemple, l'article 2 est l'article 2, mais si nous pouvions l'étudier point par point, je pense que cela nous serait très utile.

**Le président:** C'est ainsi que nous sommes censés l'étudier; ligne par ligne.

**M. Mazankowski:** Très bien.

**Le président:** Avant de commencer, pourrions-nous prendre cinq minutes de pause?

**M. Mazankowski:** Bien sûr.

**Le président:** Nous faisons une pause jusqu'à 11h15.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît, nous passons à l'article 2. Je voudrais vous préciser dès le départ que nous devons aborder cet exercice de façon ordonnée. Comme les membres le savent, j'ai pris beaucoup de latitude en permettant un débat général sur l'article 2 afin de leur permettre d'acquiescer de l'information. Nous passons maintenant à l'article 2, et il faudra le faire dans les formes parce que je n'ai pas d'autre choix; autrement, ce sera la pagaille.

**M. Benjamin:** Je suppose que nous en sommes encore à l'interrogatoire des fonctionnaires.

**Le président:** Oui; mais en y allant ligne par ligne.

**M. Benjamin:** Et qu'arrive-t-il si nous avons une question qui a trait à un point particulier de l'article 2 mais également à quelque chose qui se trouve dans la partie I, ou dans les définitions?

**Le président:** Nous verrons cela lorsque nous y serons, monsieur Benjamin, je saurai alors de quoi nous parlons. Vous me demandez de rendre une décision sur une question hypothétique. C'est une chose que je ne peux pas faire. De toute façon,

[*Texte*]

brief, and we have not dealt with Clause 1; but if it is in a subsequent clause, we can obviously deal with it when we get to it.

Shall Clause 2 carry?

**Mr. Neil:** No.

**The Chairman:** Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to make a few comments with respect to the item "Commission". That is the second definition on page 1 of the bill.

**The Chairman:** In this bill we are dealing here with interpretation, of course.

2.(1) "Administrator" means the person appointed as the Grain Transportation Agency Administrator under section 13;

Is there any discussion on that interpretation? Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I am a little worried here. Last week, on Wednesday afternoon and all Thursday, we were on interpretation and then questions came in on Part I; then we were back to interpretations; then we were back on questions on Part I again. I thought that as we proceed, if as a result of answers we get under Part II it brings up another question of something we have already been discussing, surely the questioner would be able to go back and ask about what was said on so and so under interpretations or under Part I.

• 1125

**The Chairman:** Mr. Benjamin, it seems to me that you are raising problems that do not exist. I told you I cannot say that you cannot ask the question until I hear the question. I think you know that I have given the widest possible latitude, but I do not see how we can proceed if we do not proceed. So I guess my consolation to you would be, do not worry, when we get to a problem we will try to address it.

The second definition is "commission".

**An hon. Member:** What page are we on?

**The Chairman:** We are on page 1 of the bill, Clause 2. We are now at line 10 and you have an amendment after line 9.

**Mr. Benjamin:** I thought we were questioning officials, not reading amendments.

**The Chairman:** No, Mr. Benjamin, we are going through the bill clause by clause. That is what I understood we would do after the brief break we took. Am I misreading the committee?

**Mr. Benjamin:** I have questions of the officials here.

**The Chairman:** But we are going from general questions to specific questions, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Since when?

[*Traduction*]

l'article 1 est très bref, et nous n'en avons pas traité; mais s'il s'agit d'un article subséquent, nous pourrions naturellement en traiter lorsque nous y arriverons.

L'article 2 est-il adopté?

**M. Neil:** Non.

**Le président:** Monsieur Neil.

**M. Neil:** Merci, monsieur le président. J'aimerais faire quelques commentaires au sujet de la «Commission». Il s'agit de la troisième définition à la page 1 du projet de loi.

**Le président:** Dans ce projet de loi, nous parlons ici de définitions, naturellement.

2.(1) «administrateur» L'administrateur de l'Office du transport du grain nommé en vertu de l'article 13.

Avez-vous quelque chose à dire sur cette définition? Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je ne comprends pas très bien. La semaine dernière, mercredi après-midi et toute la journée de jeudi, alors que nous en étions aux définitions, il y a eu des questions sur la Partie I; ensuite nous sommes revenus aux définitions; ensuite nous sommes revenus de nouveau aux questions sur la Partie I. Je pensais que si, en cours de route, nous obtenions certaines réponses à la Partie II qui soulèvent une autre question sur un point que nous aurions déjà vu, on pourrait sûrement revenir sur ce qui aurait déjà été dit sur tel ou tel point des définitions ou sur un point de la Partie I.

**Le président:** Monsieur Benjamin, il me semble que vous soulevez des problèmes qui n'existent pas. Je vous répète que je ne saurais dire que vous ne pouvez poser la question avant même d'entendre la question. Vous reconnaissez, je pense, que j'ai fait preuve de la plus grande latitude possible, mais je ne vois pas comment nous pourrions procéder si nous ne commençons pas. Si cela peut vous consoler, ne vous inquiétez pas, lorsque le problème se posera, nous tâcherons de le régler.

La deuxième définition est «Commission».

**Une voix:** À quelle page sommes-nous?

**Le président:** Nous en sommes à la page 1 du projet de loi, article 2. Nous en sommes à la ligne 10 du texte anglais et vous avez un amendement après la ligne 9.

**M. Benjamin:** Je croyais que nous interrogions les fonctionnaires, pas que nous faisions la lecture des amendements.

**Le président:** Non, monsieur Benjamin, nous repassons le projet de loi, article par article. C'est ce que j'avais compris que nous ferions après la courte pause que nous avons prise. Me suis-je trompé sur les intentions du Comité?

**M. Benjamin:** J'ai des questions à poser aux fonctionnaires ici.

**Le président:** Mais nous allons du général au particulier, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Depuis quand?



[Text]

**The Chairman:** Since we disposed of the general questions just before we took the break.

**Mr. Benjamin:** No, we did not. We never got to it. We dealt with amendments and then we went for coffee.

**The Chairman:** It seems to me that for an hour and a half this morning we dealt with general questions. We dealt all day last Thursday and Wednesday afternoon with general questions.

**Mr. Benjamin:** We dealt with Mr. Mazankowski and the points he raised dealing with our proceeding and how we should be proceeding. The officials' interjections were only to comment upon whether or not they could say anything or whether or not they could do anything. We did not get into any questioning of the officials.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, as we go through the clauses of the bill you will have ample opportunity to ask your questions. I just do not understand what the problem is. We are following normal procedure, it seems to me. In fact, for the last two days we have been on rather abnormal procedure.

**Mr. Benjamin:** I would like carry on with general questioning of the officials right through the bill.

**The Chairman:** You cannot do that, Mr. Benjamin. There is no procedure that I know of that allows it. You have to deal with a bill on a clause-by-clause basis, starting with Clause 2. You can stand a clause if the committee wishes, and come back to it at a later date, but before our brief break my understanding was that we would go to clause by clause consideration after the break. Is that not correct? I hear no objections.

**Mr. Benjamin:** I did not think so. I thought we were still questioning officials.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, that was my understanding, but I think the understanding was made on the basis that there were no further general questions. If there are any further general questions, that is fine. From our standpoint, we were prepared to get into the specific line-by-line consideration, but I certainly do not want to impair Mr. Benjamin's ability to ask more questions in a general context. On our side we have basically completed our general line of questioning on Clause 2. There will be some other questions and comments that will arise as we proceed, and I appreciate your comment about the ability to stand a clause because notwithstanding the fact that we may find ourselves going through Clause 2 and completing it, I think it would be most important to leave the door open for further amendments further on in Part I of this bill. So if we can have that understanding I do not think there will be any problem.

• 1130

**The Chairman:** Unless I am overruled by the committee, the committee has already decided to go to the line-by-line study of clause-by-clause consideration, and that is the way I propose to proceed. That does not preclude any questions from being

[Translation]

**Le président:** Depuis que nous avons disposé des questions générales juste avant la pause.

**M. Benjamin:** Non, ce n'est pas le cas. Nous n'y sommes jamais arrivés. Nous avons traité des amendements, puis nous sommes allés au café.

**Le président:** Il me semble que, pendant une heure et demie ce matin, nous avons traité de questions générales. Toute la journée de jeudi dernier et mercredi après-midi, nous avons traité de questions générales.

**M. Benjamin:** Nous avons traité de M. Mazankowski et des points qu'il a soulevés au sujet de notre façon de procéder. Les fonctionnaires ne sont intervenus que pour faire des commentaires sur la question de savoir s'ils pouvaient dire quelque chose ou s'ils pouvaient faire quelque chose. Nous n'avons pas interrogé les fonctionnaires.

**Le président:** Monsieur Benjamin, au fur et à mesure que nous en viendrons aux divers articles du projet de loi, vous aurez amplement l'occasion de poser vos questions. Je ne vois vraiment pas le problème. Nous suivons la procédure normale, il me semble. De fait, depuis deux jours, nous avons suivi une procédure plutôt irrégulière.

**M. Benjamin:** J'aimerais continuer à poser des questions générales aux fonctionnaires tout au long du projet de loi.

**Le président:** C'est impossible, monsieur Benjamin. Il n'y a pas de procédure, que je sache qui le permette. Il faut traiter d'un projet de loi article par article, en commençant par l'article 2. On peut réserver un article, si le Comité le désire et y revenir à une date ultérieure, mais, avant notre courte pause, j'ai cru comprendre que nous prodéderions à l'étude article par article après la pause. C'est bien cela? Je n'entends pas d'objection.

**M. Benjamin:** Ce n'est pas ce que j'ai compris. J'ai cru que nous en étions encore à l'interrogatoire des fonctionnaires.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, c'est ce que j'avais compris, mais je pense que cela venait de ce qu'il n'y avait plus d'autres questions générales. S'il y a d'autres questions générales, c'est parfait. De notre point de vue, nous sommes prêts à passer à l'étude spécifique ligne par ligne, mais je ne veux certes pas empêcher M. Benjamin de poser d'autres questions dans un contexte général. De notre côté, nous en avons fondamentalement terminé avec nos questions générales sur l'article 2. Il y aura d'autres questions et commentaires qui se poseront en cours de route, et je suis heureux que vous ayez mentionné la possibilité de réserver un article car, même si nous avons vu tout l'article 2 et en avons terminé, je pense qu'il serait très important de laisser la porte ouverte à d'autres amendements plus loin, à la Partie I du projet de loi. Si nous pouvions donc nous entendre là-dessus, je ne crois pas qu'il y aura de problème.

**Le président:** À moins que le Comité ne renverse ma décision, je maintiens qu'il a déjà décidé de passer à l'étude article par article, ligne par ligne, et c'est ainsi que je veux procéder. Cela n'empêche pas de poser des questions au point

## [Texte]

asked at the specific point in the bill when we come to that particular problem, and I again will obviously do the best I can to make sure that any questions members have are answered. So I do not think we are precluding anything.

Let me read you the *Beauchesne* citation with regard to postponement of clauses so you will be forewarned. It is citation 775, paragraph 1.

(1) A clause may be postponed, upon motion, provided that no amendment has been made thereto and that no proposed amendment has been negated. In either of these cases the postponement of a clause is irregular. If, however, an amendment has been proposed and withdrawn the clause may be postponed. A part of a bill or a consecutive group of clauses en bloc may also be postponed.

(2) A proposal to postpone the only effective clause of a bill until the subordinate clauses have been considered or to postpone part of a clause is out of order.

(3) Postponed clauses, unless provisions to the contrary are made in the motion, are considered after the other clauses of the bill have been disposed of but before any new clauses are introduced.

**Mr. Mazankowski:** Could you explain that in layman's language, Mr. Chairman?

**The Chairman:** You ask a lot this morning, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, my understanding of it is that the committee can by unanimous consent agree to stand a clause any time it wishes. That has been my understanding. Now, if you want to argue it on a procedural basis, I guess that can be done. But surely to goodness, Mr. Chairman, I would not want to leave Clause 2—we have not really started it... having amended it, without having the opportunity of coming back because there will be, I am sure, amendments incorporated to this clause of the bill which may require new definitions or modifications of the definition. So we would simply be hurting our own ability to proceed in a productive fashion, and that is what we are all here for.

**The Chairman:** Your understanding is correct that... Now, of course you could go through it line by line, and, if you want to give notice that you will be proposing an amendment, as long as the amendment is not proposed and no proposed amendment has been negated, then we can stand Clause 2 and come back to it after all the other clauses have been considered.

So you could stand it now or you could go through it line by line.

**Mr. Mazankowski:** Let us stand it now.

**The Chairman:** Is it agreed that Clause 2 shall stand?

## [Traduction]

précis du projet de loi qui nous amènera à un problème particulier, et, encore une fois, je ferai, bien sûr, tout mon possible pour m'assurer que l'on réponde aux questions des membres. Par conséquent, je ne pense pas que nous empêchions quoi que ce soit.

Permettez-moi de vous lire la citation de *Beauchesne* qui concerne la réserve des articles. Vous serez donc prévenus. Il s'agit de la citation 775, paragraphe 1.

1) On peut, sur adoption d'une motion conforme réserver, c'est-à-dire différer l'examen d'un article, sous réserve qu'il n'a pas été modifié et qu'un amendement éventuellement proposé n'a pas été approuvé. Ces deux circonstances rendraient la motion irrecevable. En revanche, si l'amendement proposé a été retiré, rien ne s'oppose à ce que l'article soit réservé. On peut, dans les mêmes conditions, différer l'examen d'un projet de loi ou d'une série d'articles qui se suivent, en bloc.

2) Une proposition demandant de différer l'examen du seul article essentiel d'un bill jusqu'après l'examen des articles accessoires a été déclarée irrégulière.

3) L'examen d'un article peut être différé sur présentation d'une motion, mais la motion ne peut être présentée si l'article a été modifié. En l'absence d'un ordre contraire, un article dont l'examen a été différé est étudié après qu'il a été statué sur les autres articles du projet de loi et avant la présentation de nouveaux articles, s'il en est.

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous nous expliquer cela en termes clairs, monsieur le président?

**Le président:** Vous en demandez beaucoup ce matin, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, sauf erreur, le Comité peut, par consentement unanime, convenir n'importe quand de réserver un article. C'est ce que je crois savoir. Si vous voulez en faire une question de procédure, je pense que nous pouvons en débattre. Mais, bon Dieu, monsieur le président, je ne voudrais pas en finir avec l'article 2—que nous n'avons pas véritablement abordé encore—après l'avoir modifié, sans avoir la possibilité d'y revenir, car il y aura, j'en suis sûr, des amendements qui pourront exiger de nouvelles définitions ou des modifications de définition. Cela n'aurait d'autre effet que de nous empêcher d'être productifs, et c'est pour cela que nous sommes ici.

**Le président:** Vous avez raison de croire que... Bien sûr, nous pourrions procéder ligne par ligne, et, si vous voulez donner préavis d'une proposition d'amendement, tant que l'amendement n'est pas proposé et qu'un amendement proposé n'a pas été rejeté, nous pouvons réserver l'article 2 puis y revenir après l'examen de tous les autres articles.

Vous pourriez donc le réserver dès maintenant, ou l'étudier ligne par ligne.

**M. Mazankowski:** Réservez-le maintenant.

**Le président:** Est-il convenu de réserver l'article 2?



[Text]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I just want to give notice of an amendment to eliminate subclauses (d) and (e) in Clause 17.

**The Chairman:** We are not to it.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Oh, I apologize, Mr. Chairman. I am anticipating.

**The Chairman:** Let us deal with Clause 2 only.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Okay, that is fine.

**The Chairman:** Shall we stand Clause 2?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just a minute. If we stand it, that means we cannot consider any part of it.

**The Chairman:** Well, no, we can go through it now as long as you do not propose your amendments now.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, he can propose his amendments and we can amend the subclauses as long as we do not deal with Clause 2 as a whole.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Reid has put his finger on it.

**The Chairman:** All right. Let me read it again:

A clause may be postponed, upon motion, provided that no amendment has been made thereto . . .

• 1135

That does not mean you cannot propose amendments, as long as no amendments have been carried—as long as you give notice rather than proposal. In other words, you cannot have a motion before the committee dealing with Clause 2 and then stand it, because you are leaving a motion hanging, if you know what I mean—I am not sure I do . . . that no proposed amendment has been negated.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, let us be very careful here. What we are proposing to do is to take Clause 2. If there are amendments to the various subclauses or to the clauses that are defined and the committee agrees to them, they can be incorporated in that clause. But we do not finally deal with the clause as amended. We stand it until we are ready to go through and put on the final stamp of approval.

Mr. Mazankowski is quite correct. The dilemma we are going to have is that if we amend any part of this bill, there are likely to be three or four consequential amendments. You will have to interpret the Bible in the light of current knowledge.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, Mr. Reid said it better than I did. That is precisely the way in which I had hoped we could proceed.

**The Chairman:** I hope so too.

[Translation]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je voudrais donner préavis d'un amendement pour éliminer les paragraphes d) et e) à l'article 17.

**Le président:** Nous n'y sommes pas.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Oh, excusez-moi, monsieur le président. Je prends de l'avance.

**Le président:** Tenons-nous en à l'article 2.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Très bien, c'est parfait.

**Le président:** Réserveons-nous l'article 2?

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, un instant. Si nous le réservons, cela signifie que nous pouvons n'en aborder aucune partie.

**Le président:** Eh bien, non, nous pouvons l'examiner pourvu que vous ne proposiez pas vos amendements tout de suite.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, il peut proposer ses amendements et nous pouvons modifier les paragraphes, tant que nous traitons pas de l'article 2 dans son ensemble.

**M. Mazankowski:** M. Reid a mis le doigt dessus.

**Le président:** Très bien. Laissez-moi lire encore une fois:

On peut, sur adoption d'une motion conforme réserver, c'est-à-dire différer l'examen d'un article, sous réserve qu'il n'a pas été modifié . . .

Cela ne signifie pas que vous ne pouvez pas proposer d'amendement. Il faut qu'il n'y ait pas eu d'amendement d'adopté—pourvu qu'il s'agisse d'un préavis plutôt que d'une proposition. Autrement dit, il est impossible de présenter une motion touchant l'article 2 puis de réserver l'article, parce que ce serait laisser une motion en suspens, si vous comprenez bien ce que je veux dire—je ne suis pas sûr de bien comprendre moi-même. Il ne faut pas qu'une proposition d'amendement ait été rejetée.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, il faut faire bien attention ici. Ce que nous nous proposons de faire, c'est d'aborder l'article 2. S'il y a des amendements aux divers paragraphes ou aux articles qui sont définis et que le Comité les accepte, ils font alors partie de cet article. Mais nous n'en terminons pas définitivement avec l'article modifié. Nous le réservons jusqu'à ce que nous soyons prêts à donner notre approbation définitive.

M. Mazankowski a tout à fait raison. Le dilemme dans lequel nous nous retrouvons c'est que, si nous modifions une partie du projet de loi, il y aura probablement trois ou quatre amendements corrélatifs. Il vous faudra interpréter la Bible à la lumière des connaissances actuelles.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, M. Reid a dit les choses plus clairement que moi. C'est exactement de cette façon que j'avais espéré que nous procéderions.

**Le président:** Je l'espère aussi.

[Texte]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I might go one step further, Mr. Chairman, and note that the committee is the master of its own procedures . . .

**The Chairman:** Right.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** —and if that book happens to be wrong on these little items, then the book can be rewritten.

**Mr. Mazankowski:** Is it not true, Mr. Chairman, that if a member wants to argue the standing or the consideration of a clause on a procedural basis, he has that back-up; but if the committee in its wisdom decides to set its own ground rules for dealing with Clause 2, by unanimous consent you can do anything?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Majority vote. And in this committee, who knows where the majority will come from?

**Mr. Mazankowski:** We do not want to leave too much power in the hands of one person here.

**The Chairman:** Okay, is there unanimous consent of the committee to proceed in the manner suggested by Mr. Reid?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** All right, is it agreed that we go through Clause 2 and hear the amendments, and then we stand Clause 2 at the end of consideration of Clause 2? All right. So I believe we have disposed of the first definition; the definition of "Administrator". Is that correct?

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** While we have the officials here, Mr. Chairman, I would like to ask Mr. Kroeger, we are dealing with "Administrator", and he will be administering—can Mr. Kroeger tell us how much it is going to cost to administer this legislation: Department of Transport . . . ? Is it going to cost the Canadian Wheat Board anything? If so, how much? Canadian Grain Commission—if so, how much? Any other department of government—Industry, Trade and Commerce; although I guess it is not called that any more? The ramifications of this legislation mean how much is going to be spent to administer it? What is it going to cost; and will any of those costs devolve on the Canadian Wheat Board?

I know in earlier questioning, when somebody asked about the number of bodies that would be required, I think he answered for the committee and the administrator and his staff and the Grain Transportation Committee and the staff they need—he was looking at about 35 people. Are we looking at additional bodies anywhere else? Is the Wheat Board going to have to take on some additional bodies; the Canadian Grain Commission, Department of Transport, or any other department, department of mines and energy, department of industry and commerce? Does the government know what it is faced with here?

[Traduction]

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** J'irais un peu plus loin, monsieur le président, et signalerais que le Comité est maître de sa procédure . . .

**Le président:** Juste.

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** . . . et que si ce livre se trompe sur ces petits points, il peut être récrit.

**M. Mazankowski:** N'est-il pas vrai, monsieur le président, que si un membre veut contester la réserve ou l'étude d'un article en invoquant la procédure, il a cet appui-là; mais si le Comité, dans sa sagesse, décide d'établir ses propres règles du jeu pour traiter de l'article 2, il peut le faire, par consentement unanime?

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** Vote majoritaire. Et dans notre Comité, où est la majorité?

**M. Mazankowski:** Nous ne voulons pas confier trop de pouvoirs à une même personne ici.

**Le président:** Très bien, y a-t-il consentement unanime au sein du Comité pour procéder de la façon suggérée par M. Reid?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Très bien, est-il convenu que nous passions en revue l'article 2 et entendions les amendements, puis que nous réservions l'article 2 quand nous aurons fini de l'étudier? Très bien. Donc, je crois que nous avons disposé de la première définition; la définition d'"administrateur". Est-ce exact?

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Pendant que les fonctionnaires sont ici, monsieur le président, j'aimerais demander à M. Kroeger, puisque nous parlons de l'"administrateur" et qu'il administrera—M. Kroeger peut-il nous dire combien coûtera l'administration de cette loi: au ministère des Transports . . . ? Cela coûtera-t-il quelque chose à la Commission canadienne du blé? Si oui, combien? À la Commission canadienne des grains? Si oui, combien? À un autre ministère, comme Industrie et Commerce—je pense que ce n'est plus comme cela qu'on l'appelle, cependant? Avec toutes les ramifications de cette mesure législative, combien en coûtera-t-il pour l'administrer? Combien cela coûtera-t-il? Et une partie des coûts sera-t-elle imputée à la Commission canadienne du blé?

Lorsque quelqu'un a demandé, plus tôt lors des interrogatoires, le nombre de personnes qu'il faudrait, je pense qu'il a répondu que pour le Comité et l'administrateur et son personnel, et la Commission canadienne des grains et le personnel requis, ce serait environ 35 personnes. Y a-t-il d'autre monde ailleurs? Et la Commission canadienne des grains, le ministère des Transports, ou un autre ministère, comme le ministère des Mines et de l'Energie, le ministère de l'Industrie et du Commerce? Le gouvernement sait-il ce qui l'attend ici?



[Text]

[Translation]

• 1140

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairma, we have not done a precise calculation of the kind that will eventually be necessary for submission to the Treasury Board. My impression is that the existing organization in Winnipeg, with 21 people, spends less than \$1 million a year.

Just doing a very rough piece of work, if you have 35 people, as was suggested at one point to the committee, and an average cost per person of \$20,000, that would be \$700,000 in salary money, and it might be more than that, and you need some money for studies and travel... but that is the general order of magnitude—we do not expect that there should be any significant expenses incurred by entities such as the Wheat Board. I am not aware of any suggestion that one of these other agencies would somehow have to take on more staff to participate in the work of the Senior Grain Transportation Committee. I guess that would be for each of them to judge.

There is, in Clause 8.(1), provision that members of the committee can be paid a daily allowance for services, and that would be one way of abating any out-of-pocket costs that members of the committee incur. One is not talking about particularly large expenditures for this organization.

**Mr. Benjamin:** I was asking, too, about not only the costs here, but the administration of the entire legislation. It is going to affect more than just this administrator in the Senior Grain Transportation Committee. Will the Department of Mines need to put on somebody with the opening up of the dominion coal lands? Is the Canadian Wheat Board going to be faced with any extra costs? Is the Canadian Grain Commission or staff...?

**Mr. Kroeger:** I should have thought that all the various organizations that Mr. Benjamin referred to ought to be able to meet the needs of this legislation out of what the Treasury Board is fond of calling "existing resources". The Department of Agriculture and the Department of Transport already have staff dealing, in one way or another, with these kinds of questions and should not have to augment their staffs because of the passage of this bill.

The CTC will probably be doing some reallocation of staff. At present they have staff administering the system of branch-line subsidies, which would be superseded by the provisions of Bill C-155, so you would probably get some rearrangement of duties for some of the existing CTC people.

But we see no significant growth in the bureaucracy in Ottawa arising out of the passage of this bill.

**Mr. Benjamin:** Can you assure me, Mr. Kroeger, unequivocally, since the grain producers pay for the operation and the administration of the Canadian Wheat Board, that this legislation will not impose any additional cost on the Canadian Wheat Board?

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, nous n'avons pas fait de calcul précis du genre qu'il faudra faire ultérieurement à l'intention du Conseil du Trésor. J'ai l'impression que l'organisme existant à Winnipeg, avec ses 21 employés, dépense moins de 1 million de dollars par an.

De façon très approximative, si vous avez 35 personnes, comme on l'a donné à entendre à un certain moment au Comité, et que le coût moyen par personne est de \$2,000, vous auriez \$700,000 de masse salariale. Ce pourrait être davantage sans compter l'argent qu'il faut pour les études et les déplacements—mais ce serait de cet ordre de grandeur vu que nous ne prévoyons pas que des groupes comme la Commission du blé engageraient des dépenses importantes. Que je sache, personne n'a dit que ces autres organismes devraient engager d'autre personnel pour participer aux travaux du Comité supérieur du transport du grain. Ce serait à chacun d'en juger.

L'article 8.(1) prévoit qu'il peut être versé une indemnité journalière, et ce serait là une façon de payer les dépenses que les membres du Comité doivent engager eux-mêmes. Il ne s'agit pas de dépenses particulièrement importantes pour cet organisme.

**M. Benjamin:** Je me renseignais aussi non seulement sur ces coûts, mais sur l'administration de toute la loi. Cela concernera-t-il plus que ce seul administrateur du Comité supérieur du transport du grain. Le ministère des Mines devra-t-il fournir quelqu'un pour l'ouverture des terres charbonnières fédérales? La Commission canadienne du blé aura-t-elle à faire face à des dépenses supplémentaires? La Commission canadienne du blé ou le personnel...?

**M. Kroeger:** Je croirais que les divers organismes dont parle M. Benjamin seraient en mesure de répondre aux exigences de cette loi au moyen de ce que le Conseil du Trésor aime appeler les «ressources existantes». Le ministère de l'Agriculture et le ministère des Transports ont déjà du personnel qui s'occupe, d'une façon ou d'une autre, de ces genres de questions et ne devraient pas avoir à accroître leur personnel en raison de l'adoption de ce projet de loi.

Le CCT devra probablement réaffecter certains employés. À l'heure actuelle, il a un personnel chargé de l'administration du système des subventions pour les embranchements, qui serait remplacé par les dispositions du projet de loi C-155, de sorte que vous auriez probablement une certaine réorganisation des pouvoirs pour certains des employés actuels du CCT.

Mais nous ne croyons pas que la bureaucratie d'Ottawa augmentera de façon importante du fait de l'adoption de ce projet de loi.

**M. Benjamin:** Pouvez-vous m'assurer, monsieur Kroeger, sans équivoque, puisque les producteurs de grain paient l'exploitation et l'administration de la Commission canadienne du blé, que cette mesure législative n'entraînera pas de dépenses supplémentaires pour la Commission canadienne du blé.

[Texte]

**Mr. Kroeger:** We certainly have not identified any additional costs for the Wheat Board arising out of this legislation. Now, the Wheat Board is a fairly autonomous agency, and if the Wheat Board made a judgment that it wanted to take on some extra staff, or commission consultants to look at some question or other, those would be decisions within the competence of the Wheat Board. So I cannot preclude decisions that the Wheat Board might arrive at, but I do not think anyone working on this bill has foreseen a need for that to be done.

**Mr. Benjamin:** Then, can you assure me that if, as and when there are any increases in costs to the Canadian Wheat Board attributable to the administration of this legislation the federal treasury will reimburse the Wheat Board for such costs?

**Mr. Kroeger:** It is very difficult to reply to such a hypothetical question. One would have to know what the costs were, why they came about, and who made the judgment that they ought to be incurred. There could be quite a range of situations arise, so I doubt that I would be in a position to give that kind of assurance.

• 1145

**Mr. Benjamin:** I said that we are directly attributable to the administration of this legislation. Obviously, the wheat board would have to satisfy Treasury Board that it was necessary to incur some extra costs. Will the government reimburse the Canadian Wheat Board if and when such costs develop?

**Mr. Kroeger:** My recollection is that the wheat board's person-years are not subject to Treasury Board control. It has the status of a Crown corporation and determines for itself the size of staff that it wants and it has other latitude as well that departments of government do not have, vis-à-vis the board.

Once again, it would depend on who it was who decided that a cost was necessary. If the Wheat Board made its own judgment that it wanted to have a consultant look into something somewhat further, there might not be a case for reimbursement from the federal treasury because of such a decision by an autonomous agency.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the bill designates the grain transport administrator as an agency. Under the Canada Grain Act, of course—this came out last week—the Cabinet can transfer the car allocation powers of the wheat board, or the Canadian Grain Commission, to another agency. Last week, Mr. Kroeger, you a number of times said, "It is not our intent", or, "We do not intend"; do you intend to use this power to transfer the powers of the Wheat Board to another agency in the matter of car allocation?

**Mr. Kroeger:** Is there an intention to use that power now? Is that the question?

**Mr. Benjamin:** Under this legislation.

[Traduction]

**M. Kroeger:** Nous n'avons certes pas identifié de coûts supplémentaires pour la Commission du blé du fait de cette mesure. Or, il se trouve que la Commission du blé est un organisme passablement autonome, et que si elle juge qu'elle veut accroître ses effectifs, ou engager des experts-conseils pour s'occuper d'une question ou d'une autre, ces décisions-là seraient de son ressort. Je ne puis donc pas écarter d'emblée les décisions que la Commission du blé pourrait prendre, mais je ne pense pas que les auteurs de ce projet de loi aient prévu qu'il faille le faire.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, pourriez-vous m'assurer que si l'administration de cette loi entraîne des augmentations des dépenses de la Commission canadienne du blé, le trésor fédéral les lui remboursera?

**M. Kroeger:** Il est très difficile de répondre à cette question hypothétique. Il faudrait savoir ce que sont les dépenses, ce qui les a occasionnées, et qui a décidé qu'il fallait les faire. Il pourrait survenir toutes sortes de situations, je doute donc que nous puissions donner ce genre de garanties.

**M. Benjamin:** J'ai dit que nous étions directement responsables de l'administration du projet de loi. Il faudrait évidemment que la Commission du blé prouve au Conseil du Trésor qu'il lui faut consentir des dépenses supplémentaires. Le gouvernement remboursera-t-il la Commission canadienne du blé pour ces éventuels frais?

**M. Kroeger:** Si j'ai bonne mémoire, il me semble que le Conseil du Trésor n'exerce aucun contrôle sur les années-personnes de la Commission du blé. Considérée comme une société de la Couronne, elle détermine elle-même les effectifs dont elle estime avoir besoin. Elle dispose également d'une plus grande liberté, à d'autres égards, que les ministères.

Je le répète, tout dépendrait de la personne qui se prononcerait sur la nécessité d'assumer le coût. Si la Commission du blé retenait les services d'un consultant en le chargeant d'examiner la question, il ne faudrait peut-être pas demander un remboursement du trésor fédéral, la décision venant dans ce cas d'un organisme autonome.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, selon le projet de loi, l'administrateur de l'Office du transport des grains constitue un organisme. Évidemment, au titre de la Loi sur les grains du Canada—et c'est ce qu'on nous a fait voir la semaine dernière—le Cabinet peut attribuer le pouvoir d'affectation des wagons dont jouit la Commission du blé, ou la Commission des grains, à un autre organisme. A plusieurs reprises la semaine dernière, monsieur Kroeger, vous avez décalé «Ce n'est pas notre intention» ou encore «Nous n'avons pas l'intention». Or, avez-vous l'intention d'attribuer à un autre organisme les pouvoirs de la Commission canadienne du blé d'affecter les wagons?

**M. Kroeger:** Vous voulez savoir si nous avons l'intention d'utiliser ce pouvoir? C'est ce que vous voulez savoir?

**M. Benjamin:** Au titre de la loi.



[Text]

**Mr. Kroeger:** There is no intention to transfer any responsibilities from the Wheat Board. The arrangements provided for in legislation that has already been passed by Parliament are permissive. The government of the day can make its own judgment about whom it wants to have responsible for car allocation, but there is no intention to make a transfer.

**Mr. Benjamin:** If there is no intention, Mr. Chairman, what the hell do we need an administrator for and a Senior Grain Transportation Committee? The present set-up seems to be working quite well: record volumes of movements, car allocations generally satisfactory—some complaints, but that would happen in any event. If there is no intention to use these powers, why do we have to have a grain administrator and a Senior Grain Transportation Committee? What is the purpose?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Why is that little committee in there now?

**Mr. Benjamin:** They work under the aegis of the Canadian Wheat Board and the Canadian Grain Commission, now here is an attempt to insert a third body. The deputy minister tells us that it is not their intent to use these powers, so why do we need an administrator and a Senior Grain Transportation Committee? What is the purpose? Any functions that they can carry on . . . if there is no intent to use these powers, if there is no intent to transfer any powers from the Canadian Wheat Board or the Canadian Grain Commission, would they be able to handle the administration of this legislation with the present setup? I do not get it. Or are we just going to have another VIA Rail where, by order in council, they can do any damn thing they want, once they have this legislation on the books? It is a VIA Rail operation, that is what it amounts to, then. If there is no intent to transfer these powers, what in the devil do we have this in here for?

**The Chairman:** I think that question probably could be more appropriately answered when we deal with the clauses concerning the Grain Transportation Agency itself. This is simply a definition. I do not know if you were directing your question at me, Mr. Benjamin, but . . .

**Mr. Benjamin:** I am directing it to the officials. I believe Mr. Kroeger. I do not think he has any intent, and I do not think the officials at the table at the moment have any intent, but I submit that one of the purposes of this legislation is to weaken the Canadian Wheat Board; to undermine orderly marketing. This kind of wide-open legislation permits that to happen and I am not going to hold still for a bill which allows that.

• 1150

**The Chairman:** Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I wonder if I could ask Mr. Kroeger whether or not the genesis of the Senior Grain Transportation Committee in this bill is the little committee

[Translation]

**M. Kroeger:** Nous n'avons aucunement l'intention de transférer ailleurs les pouvoirs de la Commission canadienne du blé. Le projet de loi qui a déjà été adopté par le Parlement prévoit des dispositions très larges. Le gouvernement au pouvoir peut donc décider qui doit être chargé de l'affectation des wagons, mais nous n'avons certes pas l'intention d'effectuer un transfert d'autorité.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, monsieur le président, pourquoi diable nous faut-il un administrateur et un Comité supérieur du transport du grain? Les dispositions en vigueur me semblent donner de bons résultats: nombre d'expéditions record, affectation de wagons généralement satisfaisante; on entend bien sûr quelques plaintes, mais elles sont presque inévitables. Si l'on n'a pas l'intention d'utiliser ces pouvoirs, alors pourquoi nous faut-il un administrateur de l'Office du transport du grain et un Comité supérieur du transport du grain? Quelle fonction exerceront-ils?

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Pourquoi ce petit comité est-il là maintenant?

**M. Benjamin:** Il y a la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains, et voici maintenant qu'on veut instituer un troisième organisme? D'après le sous-ministre, le gouvernement n'a pas l'intention d'utiliser ces pouvoirs, alors pourquoi nous faut-il un administrateur et un comité? À quoi vont-ils servir? Si l'on n'envisage pas d'utiliser ces pouvoirs et de transférer ceux dont jouissent la Commission canadienne du blé et la Commission canadienne des grains, pourraient-ils administrer la loi dans les conditions actuelles? Je ne comprends pas. Où va-t-on faire le coup de VIA Rail encore une fois et procéder par décret du conseil? Une fois la loi adoptée, tout devient permis? C'est tout comme pour VIA, c'est à cela que cette mesure revient. Si on ne projette pas d'invoquer ces pouvoirs, pourquoi les avoir inclus dans le projet de loi?

**Le président:** Je pense qu'il sera plus facile d'obtenir réponse à cette question lorsque nous traiterons des dispositions touchant l'Office du transport du grain. Il s'agit simplement d'une définition. Je ne sais pas si c'est à moi que vous posez la question, monsieur Benjamin, mais . . .

**M. Benjamin:** Je l'adresse aux hauts fonctionnaires. J'ai confiance en M. Kroeger. Je ne crois pas que ce soit là son intention, et je ne pense pas que c'est ce qu'envisagent les hauts fonctionnaires ici présents, mais il me semble qu'un des buts du projet de loi est d'affaiblir la Commission canadienne du blé, de miner le régime de commercialisation ordonnée. Voilà exactement l'effet qu'aurait un projet de loi ouvert comme celui-ci, et je ne vais pas me taire pour laisser les choses se passer ainsi.

**Le président:** Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** M. Kroeger pourrait-il nous dire si le Comité supérieur du transport du grain que préconise ce bill est l'aboutissement du petit comité qu'avait créé M. Mazankowski lorsqu'il était ministre des Transports?

[Texte]

that was established by Mr. Mazankowski when he was the Minister of Transport.

**Mr. Kroeger:** I think the existing committee antedates even the creation of the Grain Transportation Co-ordinator's Office. It has been there for some years, and I think at one time it may have been chaired by the Canadian Wheat Board. However, I think the experience with that committee provided a model which led the various participants in the Gilson exercise to conclude that an enhanced version of that would be a useful addition and . . . sorry, the question was only about the committee, I think, was it not?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Yes. The second question I was going to ask you is: Did you in fact follow in the bill the suggestions made by the Gilson committee? In other words, is what we have here in the form of the Senior Grain Transportation Committee highly related to the recommendations put forward by Dr. Gilson?

**Mr. Kroeger:** Well, Dr. Gilson in the time available to him developed one model of what a committee and an administrator arrangement might be like. In particular as I recall, he proposed that the committee should actually have executive responsibilities. But that was a sort of first cut at it. Dr. Gilson recommended that this be studied in more depth, which it was by the so-called Central Co-ordinating Agency Task Force which *inter alia* backed away from the idea of giving the committee executive responsibilities because of the kinds of problems of accountability that one would get into. But that being said, the bill before the committee is very closely patterned on the recommendations of the Central Co-ordinating Agency Task Force. Those are really just adopted in toto.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** So the agency we have before us basically has come out of the consultation process we have gone through plus, of course, the fact that it existed before when it was the Grain Transportation Co-ordinator's Office established by Mr. Mazankowski. The point I am trying to make is that this is not a new instrument. It is an instrument with a long history going back to it.

**Mr. Kroeger:** That is correct. The membership of the Central Co-ordinating Agency Task Force was predominantly western agricultural organizations, together with some agencies. What one has here is an evolution, in that there was an entity in existence that had demonstrated to the satisfaction of most that it was performing a useful function. And this bill, because of the recommendations from Dr. Gilson and that task force, adds quite substantially to the functions and responsibilities of that committee in areas such as efficiency and the question of performance objectives and so forth.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Do you perceive from the way in which the membership on that agency is structured that this agency will in fact become the meeting place of all the participants in the grain trade on a regular basis?

**Mr. Kroeger:** Yes. It is hoped that will be so.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Could this possibly be set up in such a way that it becomes a major part in working out the efficiency processes which we hope will take place?

[Traduction]

**M. Kroeger:** Je pense que le comité existant a précédé la création du Bureau du coordonnateur du transport du grain. Il remonte à quelques années et je crois qu'à une époque, il était présidé par la Commission canadienne du blé. L'expérience de ce comité a fourni un modèle aux participants au projet Gilson, qui ont conclu qu'une version améliorée constituerait un complément utile . . . pardon, la question avait trait au comité, n'est-ce pas?

**M. Reid (Kenora—Rainy-River):** Oui. Ma dernière question était la suivante: avez-vous incorporé dans le projet de loi les propositions faites par le comité Gilson? Autrement dit, a-t-on tenu compte, en proposant la création de ce Comité supérieur du transport du grain, des recommandations de M. Gilson?

**M. Kroeger:** Eh bien voici. Dans le délai qui lui a été imparti, M. Gilson a proposé un modèle de ce comité et d'administrateur. Si je me souviens bien, il a notamment proposé que le comité soit investi de responsabilités exécutives. Mais, c'était là sa première proposition. Il a aussi recommandé que le projet soit étudié de plus près par le dit Groupe d'étude de l'organisme de coordination central, ce qui fut fait. Celui-ci s'est refusé à donner au comité des pouvoirs exécutifs, en raison des difficultés que cela poseraient sur la plan de l'imputabilité. Ceci dit, le projet de loi est largement inspiré des recommandations du Groupe d'étude d'un organisme de coordination central. Certaines ont été adoptées intégralement.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** L'organisme proposé est donc issu du processus de consultation que nous avons eu; il ressemble aussi au Bureau du coordonnateur du transport du grain établi par M. Mazankowski. Ce que j'essaie en fait de démontrer est qu'il ne s'agit pas d'un nouvel organisme. Il y a en fait longtemps qu'il existe sous une forme ou une autre.

**M. Kroeger:** Le Groupe d'étude de l'organisme de coordination central était composé principalement des représentants des organismes agricoles de l'Ouest et de quelques autres. Il s'est donc agi d'une évolution; le groupe existant avait prouvé son utilité. Le projet de loi à l'étude, s'inspirant des recommandations de M. Gilson et de ce groupe d'étude, ajoute aux fonctions et responsabilités du comité dans les domaines notamment de l'efficacité et des objectifs de rendement.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Compte tenu de sa composition, cet organisme constituera-t-il un lieu de rencontre de tous ceux qui participent au commerce des céréales?

**M. Kroeger:** Oui. C'est ce que nous espérons.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Pourrait-il être structuré de manière à jouer un rôle capital dans l'établissement de processus destinés à assurer l'efficacité du système?



[Text]

**Mr. Kroeger:** Yes, that is very much the intention—I mean, that judgments about what kind of measures would best promote efficiency in the western grain transportation should, if possible, be made in western Canada.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Will this group have any power to compel agencies in the grain trade, which may not be as enthusiastic about cleaning up their act as others, to come along and participate in the process?

Let me give you an example. Supposing, with the completion of the tunnel, that CPR would have the ability to move many more cars of grain available for movement; yet maybe the ports, for example, are not cleaning up their act fast enough to take advantage of this capacity. Will this committee, this group, have the power to encourage the ports in, say, a hypothetical example, to bring their standards up to the new levels?

• 1155

**Mr. Kroeger:** As between the two terms that Mr. Reid used, to the term “encourage” I would say yes; to the term “compel”, I would say no. The intent is that the committee would operate by consultation, co-operation and moral suasion. It does not have executive powers to compel any one of the system participants to carry out various actions. There is, of course, the establishment of performance objectives which would then result in recommendations to the Governor in Council, and in that sense you would actually get legal powers brought to bear, but with that exception what one is talking about is a forum for discussion and co-operation.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** That report to the Governor in Council, would it be made available to Parliament?

**Mr. Kroeger:** Yes, the requirement in the bill in Clause 22 is that before regulations passed by the Governor in Council to give effect to a system of awards and sanctions . . . before that system could be implemented there is a requirement in Clause 22 and beyond for those regulations to stand referred to standing committees of the Senate and the House of Commons.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, it becomes more and more obvious that this is superfluous and redundant. We now have the transportation co-ordinator who has a staff. He decides how many cars go for board grains, how many cars go for non-board grains. The Canadian Wheat Board decides how those cars are allocated for board grains, and I presume that the Board of Grain Commissioners decides who gets the cars for non-board grains.

**An hon. Member:** And producer cars.

**Mr. Benjamin:** And producer cars as well, yes. So here is what we have in the operation now: We have the Canadian

[Translation]

**M. Kroeger:** Oui, c'est exactement notre intention. Je veux dire que c'est autant que possible dans l'Ouest que doivent être prises les décisions sur les mesures les plus susceptibles d'accroître l'efficacité du système de transport des céréales.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ce groupe aura-t-il le pouvoir d'obliger certaines personnes ou groupes qui s'occupent du commerce des céréales, mais qui ne sont peut-être pas aussi disposés que d'autres à faire leur part, à participer?

Permettez-moi de donner un exemple. Supposons que, une fois le tunnel achevé, le CP dispose d'un nombre accru de wagons destinés au transport des céréales, ainsi que les ports, par exemple, n'agissent pas assez rapidement pour tirer parti de cette capacité accrue. Le comité, le groupe, pourra-t-il inciter les ports à prendre les mesures qui s'imposent?

**M. Kroeger:** M. Reid a utilisé les mots «obliger» et «inciter»; le second est plus juste. Le Comité aurait recours à la consultation, la coopération et la persuasion. Il ne jouirait pas de pouvoirs exécutifs pour obliger qui que ce soit à prendre des mesures. Bien sûr, il établirait des objectifs de rendement qui seraient ensuite recommandés au gouverneur en conseil. En ce sens, on peut parler de pouvoirs légaux. Mais il s'agit essentiellement d'un mécanisme de discussion et de collaboration.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Le rapport destiné au gouverneur en conseil serait-il déposé au Parlement?

**M. Kroeger:** Oui, en vertu de l'article 22 du bill, il faudrait, avant la mise en application de règlements adoptés par le gouverneur en conseil pour que prenne effet un système de primes et de sanctions, que ceux-ci soient renvoyés aux comités permanents de la Chambre et du Sénat.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il y a de toute évidence des personnes qui font double emploi. Voici que nous avons le coordonnateur du transport du grain et son personnel. C'est lui qui décide combien de wagons sont réservés à la Commission et combien serviront au transport de grains non assujettis à l'autorité de celle-ci. Ensuite, il y a la Commission canadienne du blé qui détermine la répartition des wagons, et je suppose que la Commission des grains du Canada va décider qui va avoir les wagons affectés au transport des grains qui ne sont pas du domaine de compétence de la Commission.

**Une voix:** Et les wagons de producteurs.

**M. Benjamin:** Oui, et les wagons de producteurs. Donc pour récapituler, nous avons la Commission canadienne du blé, le

## [Texte]

Wheat Board itself; we have the Canadian Wheat Board Advisory Committee elected by the grain producers who you can be sure advise the board and the transportation coordinator frequently about the matter of car allocation; we have the Board of Grain Commissioners involved in it; we have the Canadian Transport Commission; and we have the Ministry of Transport.

Mr. Reid asks about the authority over ports; the authority already rests with the CTC, the Ministry of the Transport and the minister. If the port is not cutting the mustard, we do not need a grain transportation committee and an administrator to do that. The same thing over grain companies, that rests with the Board of Grain Commissioners which can make the grain companies do almost anything. Also the CTC I believe has some authority over grain companies. The Ministry of Transport and the Canadian Transport Commission have the authority over railroads. Every part of the action involved in the handling and transportation of grain is already covered by some agency or individual who has the authority.

We have at least five parts in operation already, now we are going to insert a sixth one to do the work that is already being done by these other individuals and agencies. What do we need an administrator and administrative committee for? It is empire-building. It is superfluous. It is redundant. It just increases my suspicion and worry about the attacks on orderly marketing and on the Canadian Wheat Board. It leaves the Canadian Wheat Board vulnerable, more vulnerable than it has ever been before.

• 1200

There are still people around who have opposed having a Canadian Wheat Board and any semblance of orderly marketing since 1935, and some of those characters are still around, and some of the organizations that are in the so-called Commodity Coalition are the same breed of cats who have always screamed about the free and open market and criticized the Wheat Board trying to undermine farmers' confidence in it.

This just makes it that much worse, and I submit that what is presently in place is functioning well now and can be made to function better. We do not need something more on top of what is already there.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Mr. Chairman, I would like to ask the deputy minister a question. Mr. Benjamin mentioned a number of commissions or agencies. I could add to it; the Ad Hoc Committee on Grain Transportation is also involved. Is it your intention or the government's intention to delete these agencies from the grain transportation operation?

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

## [Traduction]

Comité consultatif de la Commission canadienne du blé, élu par les céréaliculteurs qui conseillent fréquemment la Commission et le coordonnateur en matière de répartition des wagons, la Commission des grains du Canada, la Commission canadienne des transports et le ministère des Transports.

M. Reid a parlé du pouvoir exercé à l'égard des ports; ce pouvoir appartient déjà à la CCT, au ministère des Transports et au ministre. Si le port ne se plie pas aux exigences qui lui sont imposées, nous n'avons pas besoin qu'un comité du transport du grain et un administrateur viennent le lui dire. Il en va de même pour les entreprises cérésières. La Commission des grains du Canada peut leur faire faire à peu près n'importe quoi. Je crois aussi que la CCT exerce le même pouvoir. Le ministère des Transports et la Commission canadienne des transports sont investis de cette autorité en ce qui concerne les sociétés ferroviaires. Tous ceux qui participent d'une manière ou d'une autre à la manutention et au transport des céréales sont assujettis à l'autorité d'un organisme ou d'une personne.

Le système en place comprend déjà au moins cinq composantes et voici qu'on propose d'en ajouter une sixième pour faire le même travail. Pourquoi avons-nous besoin d'un administrateur ou d'un comité administrateur? Cela ne fait que répondre aux besoins des bâtisseurs d'empire. C'est superflu, redondant. Cela ne fait qu'accentuer mes craintes quant à l'avenir d'un régime de commercialisation ordonné et de la Commission canadienne du blé. La Commission canadienne du blé se trouve donc dans une situation difficile, plus difficile encore qu'auparavant.

Il existe encore des gens qui s'opposent à l'existence de la Commission canadienne du blé, qui depuis 1935 ont toujours été contre toute forme de commercialisation systématique. Oui, cette race de personnes n'est pas éteinte et certains des organismes faisant partie de la soi-disant *Commodity Coalition* relèvent de cette catégorie. Ils ont toujours réclaté à cor et à cri un marché libre, non réglementé, et ont toujours critiqué la Commission du blé pour saper la confiance des agriculteurs à son égard.

Ceci ne fait qu'empirer les choses et je prétends que ce qui est déjà en place fonctionne bien et pourrait même fonctionner mieux. Nous n'avons pas besoin de quoi que ce soit pour compléter ce qui existe déjà.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Monsieur le président, j'aimerais poser une question au sous-ministre. M. Benjamin a mentionné un certain nombre de commissions et d'agences. Je pourrais ajouter à la liste le Comité spécial du transport du grain qui est également concerné. Est-ce que c'est votre intention à vous ou celle du gouvernement d'enlever à ces organismes toute responsabilité en ce qui a trait au transport du grain.

**Le président:** Monsieur Kroeger.



[Text]

**Mr. Kroeger:** I am not sure which agencies Mr. Hovdebo might be referring to.

**Mr. Hovdebo:** The Coordinating Agency; the Canadian Wheat Board; the Ad Hoc Committee on Grain Transportation, which I understand is really a transportation committee; and the Wheat Producers Committee all have some. Are you going to withdraw the responsibility from these groups?

**Mr. Kroeger:** The Senior Grain Transportation Committee provided for in the bill would presumably supersede the existing committee.

**Mr. Hovdebo:** Which existing committee?

**Mr. Kroeger:** The ad hoc committee Mr. Hovdebo referred to.

Otherwise, there is no provision in this bill, nor is there any intention, to eliminate an agency such as the Canadian Grain Commission.

The problem about the existing entity, the Grain Transportation Coordinator, which again would be superseded by the Grain Transportation Administrator, is that it has no statutory base; therefore it functions at a disadvantage vis-à-vis the Wheat Board and the Canadian Grain Commission and the CTC committee.

One illustration of the consequences of that is that every week the Minister of Transport has to sign a great stack of car allocations because he does not have a legally constituted agency to which he can delegate that authority.

Beyond that, the reason for giving a statutory base to this entity is that it will have two other responsibilities aside from car allocation which are new. One is the responsibilities related to the development of efficiency measures provided for in the bill; the other is the development of the system of awards and sanctions on a notional basis and then, depending upon decisions after 1985-86, possibly the administration of that system. These are new and would certainly require a statutory base for any agency that was carrying them out.

**Mr. Hovdebo:** So you are really saying, then, that the Coordinating Agency is going to be superseded.

**Mr. Kroeger:** That is correct.

**Mr. Hovdebo:** That the Ad Hoc Committee on Grain Transportation is going to be superseded in its place.

**Mr. Kroeger:** Yes, sir.

**Mr. Hovdebo:** You have not dealt with the Canadian Wheat Board, which does intrinsically have the responsibility.

**Mr. Kroeger:** There is no intention to alter the powers and responsibilities of the Canadian Wheat Board in this legislation.

**The Chairman:** I think our questions are becoming a bit repetitive because it seems to me Mr. Kroeger gave those

[Translation]

**M. Kroeger:** Je ne suis pas sûr de comprendre à quels organismes pense M. Hovdebo.

**M. Hovdebo:** L'agence de coordination, la Commission canadienne du blé, le Comité spécial du transport du grain, qui en réalité ne semble être surtout un comité de transport, et le Comité des producteurs de blé. Allez-vous retirer à ces organismes toute responsabilité?

**M. Kroeger:** Le Comité supérieur du transport du grain dont il est question dans le projet de loi remplacerait sans doute le Comité actuel.

**M. Hovdebo:** Quel Comité actuel?

**M. Kroeger:** Le Comité spécial dont M. Hovdebo a parlé.

Autrement, il n'existe pas de dispositions dans le projet de loi, et ce n'est pas son but non plus, visant à éliminer un organisme comme, par exemple, la Commission canadienne des grains.

Le problème qui existe à propos du coordonnateur actuel du transport du grain, qui serait remplacé par l'administrateur du transport du grain, c'est qu'il ne jouit d'aucun statut légal. Il se trouve donc dans une situation défavorable par rapport à la Commission du blé, la Commission canadienne des grains et la Commission canadienne des transports.

Pour illustrer les conséquences de cette situation, je pourrais mentionner que toutes les semaines le ministre des Transports est obligé de signer une grande pile de fiches d'affectations des wagons car il ne dispose pas d'un organisme dûment constitué auquel il pourrait déléguer cette responsabilité.

Par ailleurs, la raison pour laquelle il convient de donner un statut légal à cet organisme, c'est qu'il devra assumer deux autres responsabilités en plus de celle qui consiste à affecter les wagons. L'une de ces responsabilités a trait à la mise au point des critères de mesure de l'efficacité dont il est question dans le projet de loi. L'autre se rapporte à la définition du système de primes et de sanctions et, suivant les décisions qui auront été prises en 1985-1986, à la possibilité d'administrer ce système. Ces responsabilités sont nouvelles et c'est pourquoi l'organisme chargé de les assumer doit posséder un statut officiel.

**M. Hovdebo:** Ce que vous dites, donc, c'est que l'agence de coordination sera supplantée.

**M. Kroeger:** C'est exact.

**M. Hovdebo:** Que le Comité spécial du transport du grain le remplacera.

**M. Kroeger:** C'est bien ça.

**M. Hovdebo:** Vous n'avez pas parlé de la Commission canadienne du blé qui, en définitive, est l'organisme responsable.

**M. Kroeger:** On n'a pas l'intention, dans le projet de loi, de modifier les pouvoirs et les responsabilités de la Commission canadienne du blé.

**Le président:** Je pense que nos questions commencent à devenir un peu répétitives et que M. Kroeger a déjà répondu à

[Texte]

answers in response to Mr. Benjamin's questions. They were also asked last week.

**Mr. Hovdebo:** I would just like to know, then, why the designation of the whole administrator's office as an agency? Is there any reason for it?

**Mr. Benjamin:** If you do not intend to use the powers.

**Mr. Kroeger:** To make it clear that it is a legally constituted agency, that powers can be delegated to it by the minister.

• 1205

If, as I said last week, some future government should make a judgment that it wanted to rearrange some of the existing responsibilities in western Canada, then in exercising a power that is already on the statute books, it would not be precluded from assigning such powers to this agency if it wanted to make that decision and take public responsibility for it.

**Mr. Hovdebo:** The only way the farmer, the producer, then could be guaranteed that the Canadian Wheat Board would not be superseded by this agency in the allocation of cars would be to take that section out of the Canada Grain Act or designate this as not an agency. Is that not right?

**Mr. Kroeger:** I think that would be correct. At present, if a government were determined to remove the car allocation powers of the Wheat Board, it could do so. It could, for example, transfer those cars to the Canadian Grain Commission, which is a duly constituted agency. It could transfer those powers to the Minister of Transport, for example. That power already exists; and I believe Mr. Hovdebo's formulation is correct: to remove that power from the Governor in Council would require an amendment to the Canada Grain Act, or, alternatively, an explicit provision in this bill that this agency, although it has responsibility for car allocation, cannot be assigned the car allocation functions of the Wheat Board.

**The Chairman:** That concludes, then, it seems, the discussion on the definition of "Administrator".

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I have an amendment to offer, Mr. Chairman. I will not move it, because it was agreed on earlier.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** No, no, no; we agreed on it.

**The Chairman:** It was agreed unanimously by the committee that amendments could be moved and that we would then at the end stand Clause 2, if that was the wish of the committee.

**Mr. Benjamin:** All right. I have an amendment that I would like to propose:

That Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2 by

[Traduction]

ces questions à la demande de M. Benjamin. Ces mêmes questions ont d'ailleurs été posées la semaine dernière.

**M. Hovdebo:** Tout ce que je voudrais savoir, c'est pourquoi il faut créer un organisme pour les fonctions de l'administrateur. Quel en est le bien-fondé?

**M. Benjamin:** Si l'on ne veut pas qu'il fasse usage de ses pouvoirs.

**M. Kroeger:** Il faut bien que ce soit un organisme officiellement constitué pour que le ministre puisse lui déléguer des pouvoirs.

Si comme je l'ai dit la semaine dernière, un autre gouvernement prenait par la suite la décision de redistribuer certaines des responsabilités dans l'Ouest du Canada, en exerçant un pouvoir qui est déjà prévu dans la loi, cela ne l'empêcherait pas de confier des pouvoirs à cet organisme s'il le jugeait à propos et décidait d'en assumer la responsabilité publique.

**M. Hovdebo:** La seule façon dont l'agriculteur, c'est-à-dire le producteur pourrait alors obtenir la garantie que la Commission canadienne du blé ne serait pas supplantée par cet organisme dans l'affectation des wagons, serait alors de supprimer cet article de la Loi sur le transport du grain ou de préciser qu'il ne s'agit pas d'un organisme. Est-ce exact?

**M. Kroeger:** Je pense que ce serait juste. Maintenant, si un gouvernement prenait la décision d'enlever à la Commission canadienne du blé les pouvoirs qu'elle exerce dans l'affectation des wagons, il pourrait le faire. Il pourrait, par exemple, céder les wagons à la Commission canadienne des grains qui est un organisme dûment constitué. Il pourrait confier ces pouvoirs au ministre des Transports, par exemple. Il est déjà possible d'agir ainsi et je pense que l'idée avancée par M. Hovdebo est juste: enlever ce pouvoir au gouverneur en conseil nécessiterait une modification de la Loi sur les grains du Canada ou une disposition très claire dans le texte du projet de loi précisant que cet organisme, bien qu'il ait la responsabilité de l'affectation des wagons, ne peut se voir confier les fonctions d'affectation des wagons assumées par la Commission du blé.

**Le président:** Ceci conclut, semble-t-il, le débat sur la définition du terme «administrateur».

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'ai un amendement à proposer, monsieur le président. Je ne le mettrai pas aux voix parce qu'on s'est déjà entendu là-dessus.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Non, non, non; nous nous sommes entendus là-dessus.

**Le président:** Le Comité a décidé à l'unanimité que les amendements pourraient être mis aux voix et qu'on s'en tiendrait à l'article 2 si tel est le désir du Comité.

**M. Benjamin:** D'accord. J'ai donc un amendement à proposer:

Que le projet de loi C-155, loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence soit modifié en ce qui a trait à



## [Text]

adding the following immediately after line 9, at page 1 thereof, and by striking out lines 10 to 13 at page 15:

“base rate scale” means the scale set out in Schedule II indicating an amount per tonne for the movement of grain over each range of distance set out in the scale;

“CN adjustment” in respect of any crop year means the amount paid to the Canadian National Railway Company in respect of that crop year pursuant to Section 56.

This consolidates definitions where they should be: in the interpretation clause of the bill, namely Clause 2.

I move that amendment, Mr. Chairman.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** May I ask Mr. Benjamin where he gets the existing definitions from?

**Mr. Benjamin:** Well, if you look at page 15 . . .

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Do we have our legal counsel here from the Department of Justice?

**The Chairman:** Yes, Mr. Lefebvre is here.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Perhaps we could ask Mr. Lefebvre what the effect of these proposed amendments would be.

**Mr. Mazankowski:** Perhaps, Mr. Chairman, we should hear from Mr. Benjamin first as to how he interprets the effect of these . . .

**The Chairman:** We just did. He said the purpose was to consolidate all the interpretations.

**Mr. Mazankowski:** I see.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the purpose of this amendment and subsequent ones I have is to consolidate all the definitions under the interpretation clause of the bill. As I understand bills and act, the Statutes of Canada, the definitions, interpretations, are in one section. In this bill we have them scattered throughout in half a dozen places.

• 1210

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** No, each part has its own interpretation section.

**Mr. Benjamin:** Just a minute, Mr. Chairman. Well, do you want to rule on this, Mr. Chairman, or do you want more discussion?

**The Chairman:** I was going to allow Mr. Lefebvre to answer Mr. Reid's question. I have some misgivings about it, but I am not going to summarily rule it out of order before I hear the arguments.

Mr. Lefebvre.

**Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada):** Mr. Chairman, there are no clear and fast rules as to where you put definitions when you draft a bill. You put them where you think they will be most helpful, where the access to the

## [Translation]

l'article 2 par l'ajout de la mention suivante, immédiatement après la ligne 9, à la page 1 de la loi et la suppression des lignes 10 à 13 de la page 15:

«barème de référence»: Le barème figurant à l'annexe II et indiquant le montant par tonne pour le mouvement du grain sur chaque série de distances mentionnée;

«indemnité CN»: Montant versé à la Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada pour une campagne agricole en vertu de l'article 56.

Ceci regroupe les définitions à l'endroit où elles devraient être: dans l'article d'interprétation du projet de loi, soit l'article 2.

Je propose donc cet amendement, monsieur le président.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Puis-je demander à M. Benjamin d'où il tire les définitions actuelles?

**M. Benjamin:** Si vous vous reportez à la page 15 . . .

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Avons-nous ici notre conseiller juridique du ministère de la Justice?

**Le président:** Oui, M. Lefebvre est ici.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Peut-être pourrions-nous demander à M. Lefebvre quelle serait la conséquence de ces amendements.

**M. Mazankowski:** Peut-être, monsieur le président, devrions-nous écouter M. Benjamin nous expliquer d'abord comment il interprète les conséquences de ces . . .

**Le président:** C'est ce que nous venons de faire. Il a dit que le but de ces amendements était de réunir toutes les interprétations.

**M. Mazankowski:** Je comprends.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le but de cet amendement et des autres qui suivent est de regrouper toutes les définitions dans l'article d'interprétation de la loi. Si je comprends bien, les projets de loi et les lois, les statuts du Canada, les définitions, les interprétations sont dans une section. Dans ce projet de loi, elles sont éparpillées dans une demi-douzaine de places.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Non, chacune des parties a sa propre section d'interprétation.

**M. Benjamin:** Un moment, monsieur le président. Voulez-vous prendre une décision sur cette question, ou voulez-vous qu'on en discute davantage?

**Le président:** J'allais permettre à M. Lefebvre de répondre à la question de M. Reid. J'ai des doutes à ce sujet, mais je ne veux pas décider qu'elle est irrecevable avant d'avoir entendu l'argumentation.

Monsieur Lefebvre.

**M. Denis Lefebvre (Conseil général, Transports Canada):** Monsieur le président, il n'y a pas de règlements indiquant où on doit mettre les définitions lorsqu'on prépare l'ébauche d'un projet de loi. Vous les placez où vous croyez qu'elles seront le

*[Texte]*

definitions will be the easiest. Sometimes, if you look at this particular bill, we have some at the beginning. We judged it best not to put the definitions that are now in Parts II and III at the beginning, for the main reason they are not useful to the first 30 clauses.

To have three or four pages of definitions at the beginning of the bill would make it more difficult to identify the particular definition that you need for that first part. The definitions are quite closely related to Parts II and III, and to be able, when you deal with rates, to have just the definitions that relate to rates, we thought again was the easiest way. But in theory you can put the definitions where you want.

Also it is to be noted that in the bill you have some definitions that apply to just one clause. If a definition is needed simply for, let us say, a clause, we normally make a subclause 1 and subclause 2, and you will not have this definition come across—when you scan to get your definition, you do not have those definitions in the way. So when a word is used only in the one clause, we normally put the definition in the clause. If it is used only in one part, if we think it is easier that way to understand and to read the bill, we put it with that part; and if the definitions are useful for the whole statute, we put them at the beginning of the bill.

**The Chairman:** *Merci, M. Lefebvre.*

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I think it is easier if you only have to look in one place for definitions and interpretations, and that is under the interpretation section. It is just a lot more orderly and, I think, simpler. I disagree with Mr. Lefebvre. I think you are just adding confusion to those who are trying to understand the legislation, if and when it is ever passed.

It is not of major import, it just seems to me a lot more sensible and orderly and convenient to consolidate them all under Clause 2, because then when you get to subsequent clauses you know where to go when you get to subsequent clauses and subsequent parts. The Speaker has already ruled that this entire bill is indivisible; it is all one. So that being the case, I see no reason at all why all the definitions should not be under Clause 2, under "Interpretation".

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, two points. I wonder whether you have consulted with the clerk, or whether you have considered where the most appropriate position of the interpretations having to do with rates would be based, whether it should be in Part I or Part II. Secondly, I would like to ask Mr. Flis, speaking on behalf of the minister, whether he has any views on it? I think, as far as we are concerned, we can go either way. We have a number of new definitions that we want to incorporate into the bill, but most of them have to do

*[Traduction]*

plus utile, où elles seront le plus facilement accessibles. Quelques fois, si vous consultez le présent projet de loi, nous en avons quelques-unes au début. Nous avons jugé qu'il serait mieux de ne pas mettre les définitions qui figurent aux parties II et III au début pour la simple raison qu'elles ne sont pas utiles pour les 30 premières clauses.

Si on avait trois ou quatre pages de définitions au début du projet de loi, il serait plus difficile d'identifier la définition précise dont vous avez besoin pour la première partie. Les définitions sont reliées de près aux parties II et III et, de façon à avoir à la portée de la main les définitions qui se rapportent aux tarifs lorsque l'on traite des tarifs, nous avons cru que c'était la façon la plus simple. Mais théoriquement, vous pouvez placer les définitions à l'endroit que vous voulez.

De plus, il faut souligner que dans le projet de loi vous avez certaines définitions qui ne s'appliquent qu'à une clause. Si une définition n'est requise que pour une clause, nous mettons normalement une sous-clause 1 et une sous-clause 2 et vous n'aurez pas cette définition dans la liste—lorsque vous consultez la liste pour trouver une définition, vous n'avez pas toutes ces définitions pour vous encombrer. Alors, lorsqu'un mot n'est utilisé que dans une seule clause, nous incluons normalement la définition dans la clause. S'il n'est utilisé que dans une partie, si nous considérons qu'il est plus facile de lire et de comprendre le projet de loi de cette manière, nous l'incluons dans cette partie. Si les définitions doivent servir pour l'ensemble du statut, nous les plaçons au début.

**Le président:** *Merci, monsieur Lefebvre.*

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je crois qu'il est plus facile de n'avoir à qu'un endroit pour trouver les définitions et les interprétations, et cela doit être à la section des interprétations. C'est une façon beaucoup plus ordonnée et, je crois, plus simple. Je ne suis pas d'accord avec M. Lefebvre. Je crois que vous ne faites qu'ajouter de la confusion pour ceux qui tentent de comprendre la législation, si jamais elle vient à être acceptée.

Ce n'est pas d'une très grande importance, il me semble seulement qu'il serait plus raisonnable et plus pratique, et que le tout serait plus ordonné, si on les mettait toutes dans la clause 2, car lorsque vous arriverez aux autres clauses, vous saurez où aller pour les autres clauses et pour les autres parties. Le Speaker a déjà établi que ce projet de loi était indivisible; il est tout en une partie. Cela étant, je ne vois aucune raison pour que toutes les définitions ne soient pas placées à la clause 2, sous la rubrique «interprétation».

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, j'ai deux points à faire. Je me demande si vous avez consulté le secrétaire ou si vous avez envisagé quelle serait la place la plus appropriée pour les interprétations qui traitent des tarifs, si c'est la partie I ou la partie II. Deuxièmement, j'aimerais demander à M. Flis, qui représente le ministre, ce qu'il en pense. En ce qui nous concerne, je crois que nous pourrions adopter l'une ou l'autre des solutions. Nous avons un certain nombre de nouvelles définitions que nous voulons inclure dans le projet de



[Text]

with Part II, which is the rate-making section, and we thought it most orderly to deal with those interpretations or definitions in the part under consideration, namely rates. We have a number with respect to ancillary rates, the definition of variable rates—a whole host of them. But if it would be your disposition to consider broadening that interpretation section to include all the definitions contained in the bill, we would have quite a number of amendments to propose. So perhaps you could give us some clarification. Perhaps we could hear from the parliamentary secretary as to how he sees it.

• 1215

**The Chairman:** Well, I will hear from Mr. Flis first and then I will answer your question.

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, I think any amendments that would simplify the bill are very acceptable. Mr. Benjamin has said he would like to see all the definitions under interpretation, but I would draw to his attention that there is an interpretation section under Part II and under Part III. I think all members will agree that Part II is a pretty complicated section, and so is Part III.

I think it is much simpler to have the definitions right there so that when you begin reading that section you have the definitions and you do not have to flip back to the beginning of the bill and back and forth. So in our opinion, it is better to have the definitions as they are now . . . under the interpretation section, if Mr. Benjamin wants, but in their appropriate parts.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Flis.

**Mr. Benjamin:** In Part II of the definitions, starting at line 25, you have to jump around to another part of the bill, "has the same meaning as in subsection 54.(1)" Now I have to mess around back to 54.(1). You are going to be jumping back and forth all over in this bill the way it is set up now. It just seems to me that it simplifies and makes it more convenient if all the definitions are in the interpretation clause, period.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

Now I have some procedural difficulties with the motion as presented, and for a number of reasons. First of all, if you look at Part II it is Clause 34 that is the interpretation clause, and it starts out "In this Part" certain things mean thus and so. Therefore, it seems to me that if you remove a definition from that part and put it in another clause you have in effect destroyed the meaning of Clause 34.

Also, I remind the hon. member that the role of the committee in considering a bill is to go through it clause-by-clause and each clause is a distinct question. Therefore, only the clause under consideration . . . and since in this case it is Clause 2, only Clause 2 can be amended, not Clause 34, which is not under consideration.

[Translation]

loi, mais la plupart d'entre elles se rapportent à la deuxième partie, qui est la section qui traite de l'établissement des tarifs; nous avons donc pensé qu'il y aurait plus d'ordre si nous traitions de ces définitions ou interprétations dans la partie en cause, nommément la section des tarifs. Nous avons un numéro qui se rapporte aux tarifs auxiliaires, la définition des tarifs variables, nous en avons toute une gamme. Mais si vous considérez élargir la section des interprétations pour y inclure toutes les définitions comprises dans le projet de loi, nous aurions un bon nombre de modifications à proposer. Vous pourriez peut-être nous éclairer là-dessus. Nous pourrions peut-être savoir ce que le secrétaire parlementaire en pense.

**Le président:** Eh bien, j'écouterai M. Flis d'abord et ensuite je répondrai à votre question.

**M. Flis:** Monsieur le président, je crois que toute modification qui simplifierait le projet de loi serait acceptable. M. Benjamin a dit qu'il aimerait que toutes les définitions soient placées sous la rubrique «interprétation», mais je lui ferais remarquer qu'il y a une section interprétation aux parties II et III. Je crois que tous les membres seront d'accord pour dire que la partie II est une section très complexe et il en va de même pour la partie III.

Je crois qu'il est beaucoup plus simple d'avoir les définitions à cet endroit de sorte que lorsque vous recommencez la lecture de cette section vous avez les définitions et vous n'avez pas à retourner continuellement au début du projet de loi. Donc, selon nous, il serait préférable de garder les définitions où elles sont présentement—sous la section «interprétation», comme le veut M. Benjamin, mais dans leurs parties appropriées.

**Le président:** Merci, monsieur Flis.

**M. Benjamin:** Dans la partie II des définitions, commençant à la ligne 25, on vous renvoie à une autre partie du projet de loi: «a la même signification qu'à la sous-section 54.(1)». Je dois maintenant retourner à la sous-section 54.(1). Avec le projet de loi dans sa forme actuelle, vous allez avoir à retourner continuellement d'une partie à l'autre. Il me semble que cela simplifierait bien les choses et que ce serait plus pratique si toutes les définitions étaient placées dans la clause «interprétation», c'est tout.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

J'ai des problèmes avec la motion de la façon dont elle est présentée, et ce pour plusieurs raisons. d'abord, si vous prenez la partie II, c'est la clause 34 qui est la clause d'interprétation et elle débute par «Dans cette partie» telle chose désigne et ainsi de suite. Il me semble donc que si vous enlevez une définition de cette partie et la placez dans une autre clause vous avez ainsi enlevé toute signification à la clause 34.

De plus, j'aimerais rappeler à l'honorable membre que le rôle du Comité lorsqu'il examine un projet de loi est de l'examiner clause par clause et que chaque clause est une question distincte. Donc, seule la clause qui est examinée—et puisque dans ce cas-ci il s'agit de la clause 2—seule la clause 2 peut être modifiée. On ne peut donc pas modifier la clause 34 qui n'est pas examinée.

[Texte]

I will quote from citation 772, paragraph 3 of Beauchesne:

An amendment should relate to a specific clause in a bill and not to two or more clauses.

The effect of this amendment, it seems to me, is to amend two clauses; therefore I would have to rule that the proposed amendment is out of order.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am thus precluded from moving an amendment that requires a consequential amendment.

**The Chairman:** No, but you are not doing that with this amendment.

**Mr. Benjamin:** That is right. I am trying to avoid being out of order.

**The Chairman:** That is my ruling, Mr. Benjamin, and we are not going to start having discussions on rulings. You know the procedure with rulings, and there is only one procedure to deal with rulings. So because of the reasons cited, I have ruled that the proposed amendment is out of order.

**Mr. Benjamin:** But, Mr. Chairman, that really means I cannot move an amendment that requires a consequential amendment.

**The Chairman:** I did not say that.

**Mr. Benjamin:** Well, that is my understanding.

• 1220

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** What you do is to move your amendment; then you move subsequent amendments on each clause that has to be amended to give effect to your main...

**The Chairman:** You are doing two at the same time, Mr. Benjamin, and therefore it is out of order.

**Mr. Benjamin:** Well, I will just have to make it two separate amendments then. We just insert after line 9, at page 1 thereof, and delete ... and by striking out lines 10 to 15, page 15 thereof...

**The Chairman:** You are doing the same thing.

**Mr. Benjamin:** No. I am going to move a consequential amendment when we get to page 15.

**The Chairman:** I am sorry. Okay; yes, that is all right. We will have to have the amendment in writing.

**Mr. Benjamin:** The amendment as I give it to you is the deletion in the first paragraph, page 15, Part II, of lines 10 to 15 thereof. All it does is to insert the words "base rate scale" and "CN adjustment" into the definitions in Clause 2.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, Clause 2 is on page 1 of the bill.

**Mr. Benjamin:** Yes.

**The Chairman:** Therefore, you cannot amend page 15.

**Mr. Benjamin:** That is right. I have just deleted that.

[Traduction]

Je citerai la citation 772, paragraphe 3 de Beauchesne:

une modification devrait se rapporter à une clause particulière dans un projet de loi et non à deux clauses ou plus.

La présente modification, il me semble consiste à modifier deux clauses; je devrai donc décider que la modification proposée est irrecevable.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je ne peux donc pas proposer une modification qui nécessite une modification consécutive.

**Le président:** Non, mais ce n'est pas le cas avec la présente modification.

**M. Benjamin:** C'est juste, j'essaie de ne pas aller à l'encontre des règlements.

**Le président:** C'est ma décision monsieur Benjamin et nous ne discuterons pas des décisions. Vous connaissez la procédure des décisions et il n'y a qu'une seule procédure pour les décisions. Donc, pour les raisons déjà citées, j'ai décidé que la modification proposée était irrecevable.

**M. Benjamin:** Mais monsieur le président, cela signifie que je ne peux pas proposer une modification qui nécessite une modification consécutive.

**Le président:** Je n'ai pas vraiment dit cela.

**M. Benjamin:** Eh bien, c'est ce que j'ai compris.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ce que vous faites est de proposer votre amendement; puis vous proposez les amendements suivants pour chaque clause qui est à amender pour...

**Le président:** Vous faites deux choses en même temps, c'est contre le Règlement.

**M. Benjamin:** Bon, il me faudra alors en faire deux amendements séparés. Nous insérons simplement après la ligne 9, à la page 1, et nous supprimons—en enlevant les lignes 10 à 15 de la page 15.

**Le président:** Vous faites la même chose.

**M. Benjamin:** Non, je vais proposer un amendement consécutif quand nous arriverons à la page 15.

**Le président:** Excusez-moi. D'accord, oui, c'est bien. Il nous faudra l'amendement par écrit.

**M. Benjamin:** L'amendement que je vous donne, c'est la suppression dans le premier paragraphe, à la page 15, 2<sup>e</sup> partie, des lignes 10 à 15. Cela se résume à insérer les mots «l'échelle du tarif de base» et «ajustement du CN» dans les définitions de la clause 2.

**Le président:** Monsieur Benjamin, la clause 2 se trouve à la page 1 du projet de loi.

**M. Benjamin:** Oui.

**Le président:** Vous ne pouvez donc pas amender la page 15.

**M. Benjamin:** C'est juste. Je viens justement de l'enlever.



[Text]

**The Chairman:** I am sorry. So what you want is that Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2 by adding the following immediately after line 9 at page 1 thereof: . . .

**Mr. Benjamin:** Right, period. Here I thought I was saving the committee a lot of time in not having too many amendments, and now I am going to have to make some more.

**The Chairman:** One moment, please. I want to look into this a little further and, therefore, I would suggest that we adjourn for the lunch break now and come back at 2.00 p.m., at which time I will make a ruling on it. Is that agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Agreed. We are going to adjourn until 2.00 p.m. so I can do a little more procedural work on this. Meeting adjourned. Mr. Mazankowski?

**Mr. Mazankowski:** Just a point of order before you adjourn, Mr. Chairman. I wonder if you have checked into the services available for this committee. The coffee pot usually runs dry half-way through the course of the morning, and since it seems to me that this committee has been putting in some fairly long hours, surely we can have a supply of coffee to carry us through the morning. I hope you take it in the spirit in which I present it; I am not a chronic complainer about services around here, but it just seems to me that it is rather unreasonable for this committee not to have the kind of services we normally enjoy during normal committee hearings. I wonder if you would check that and look into it.

**The Chairman:** Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** On the same point of order, those of us who prefer our caffeine in the form of tea would appreciate some service, too.

• 1225

**The Chairman:** I could not agree with you more. I have raised the issue several times, without much result, obviously. It seems to me that things are being run here more for the convenience of the administration than for the convenience of members.

**Some hon. Members:** Hear,hear!

**The Chairman:** I have raised the issue several times and I would urge other members to raise the issue, because I am getting tired of talking to my own echo.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if it would help you, perhaps in the name of the committee you might consider that suggestion.

**The Chairman:** I shall.

The meeting is adjourned until 2.00 p.m.

[Translation]

**Le président:** Excusez-moi. Ainsi, ce que vous désirez, c'est que le projet de loi C-155, qui est une Loi pour faciliter le transport, l'expédition et la manutention des grains de l'Ouest et pour amender certaines lois qui en découlent, soit amendée à la clause 2, en ajoutant immédiatement après la ligne 9 de la page 1:

**M. Benjamin:** C'est cela, point. Je pensais économiser beaucoup de temps au Comité en n'ayant pas trop d'amendements, et maintenant je vais être obligé d'en faire quelques-uns de plus.

**Le président:** Un instant, s'il vous plaît. Je veux étudier cela d'un peu plus près aussi, je propose que nous levions la séance pour le déjeuner pour revenir à 14 heures où j'aurai alors pris une décision à ce sujet. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** D'accord. Nous clôturons donc la séance jusqu'à 14 heures ce qui me permettra de vérifier certaines procédures à ce sujet. La réunion est levée. Monsieur Mazankowski?

**M. Mazankowski:** Un simple rappel au Règlement avant que nous levions la séance, monsieur le président. Je me demande si l'on a vérifié les services qui sont à la disposition de ce Comité. La cafetière est généralement vide au milieu de la matinée et comme il semble que ce Comité a siégé de longues heures, ne pourrions-nous pas avoir suffisamment de café pour couvrir la matinée entière. J'espère que vous acceptez ma remarque telle que je la présente; je n'ai pas l'habitude de me plaindre des services que nous avons ici, mais je crois qu'il est assez anormal que ce Comité ne reçoive pas les mêmes services que ceux qui sont généralement fournis pour les séances normales. Pourriez-vous vérifier et vous en occuper?

**Le président:** Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Dans la même veine, ceux qui préfèrent notre caféine sous la forme de thé apprécieraient aussi un peu de service.

**Le président:** Je suis tout à fait d'accord avec vous. J'ai soulevé la question à plusieurs reprises, sans succès comme vous pouvez le constater. J'ai l'impression que l'on fait les choses pour arranger l'administration plutôt que les députés.

**Des voix:** Tout à fait!

**Le président:** J'ai soulevé la question à plusieurs reprises et j'exhorte d'autres députés à en faire autant parce que j'en ai assez de parler dans le désert.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si cela pouvait être utile, il serait peut-être bon que vous vous penchiez sur cette suggestion au nom des membres du comité.

**Le président:** Je le ferai.

La séance est levée jusqu'à 14 heures.

[Texte]

## AFTERNOON SITTING

[Traduction]

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

• 1406

**The Chairman:** Order, please.

We are resuming consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

On Clause 2.

**The Chairman:** When we broke for lunch, I undertook to review again the procedure relative to the amendments being proposed by Mr. Benjamin, specifically his first amendment to Clause 2 wherein he wishes to transfer a definition from Clause 34 to Clause 2. While I still have grave reservations about it, I have looked at the rules and tried to decipher them to find out exactly what the obvious enforcement of the rules would result in as far as Mr. Benjamin's intent was concerned. I find that application of the rule of amending two clauses at the same time is certainly a valuable rule, and the next standing order says that an amendment cannot be made if it is done at the wrong place. I looked at that one as well and decided that if it was in the wrong place, it meant that Mr. Benjamin would immediately ask me what the right place is, and the right place of course would be in Clause 34, but since we are dealing with Clause 2 and proposing amendments to it, even though we stand it, we cannot go back and reamend it. Therefore I would not be able to tell him what the right place was, especially not in committee.

Therefore, even though I have reservations about it and though I think it is an awkward procedure, I am going to rule that he may move his amendments, with the provision that he is prepared to make the necessary consequential amendments when we get to the appropriate clauses. Then once he moves his amendments, it is up to the committee to make the decision whether the amendment is acceptable or not.

**Mr. Benjamin:** Thus, Mr. Chairman, the second amendment I moved is in order.

**The Chairman:** The amendment is that Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2 by adding the following immediately after line 9 at page 1—and I believe you have the amendment before you.

**Mr. Benjamin:** That is in order.

**The Chairman:** That is in order.

**Mr. Benjamin:** I see.

**The Chairman:** The definition of "base rate scale" and the definition of "CN adjustment".

**Mr. Benjamin:** And I guarantee I will move the consequential amendment when we get to the other part of the bill.

**The Chairman:** I thought you would.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'examen du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

L'article 2.

**Le président:** Quand nous avons suspendu la séance pour aller déjeuner, je me suis livré à un nouvel examen de la procédure relative aux amendements que propose M. Benjamin, en particulier son premier amendement à l'article 2 par lequel il désire faire passer une définition de l'article 34 à l'article 2. Même si j'ai encore de grandes réserves à cet égard, j'ai examiné le règlement et tenté de le déchiffrer pour savoir exactement ce que l'application évidente du règlement donnerait en ce qui concerne le propos de M. Benjamin. Je conclus que l'application de l'article du règlement prévoyant la modification de deux articles en même temps est certainement possible, et l'article suivant du règlement porte qu'un amendement ne peut être apporté s'il est proposé au mauvais endroit. J'ai étudié la chose et pensé que s'il était au mauvais endroit, cela voulait dire que M. Benjamin me demanderait immédiatement quel est le bon endroit, et bien entendu le bon endroit serait à l'article 34, mais comme nous traitons l'article 2 et y proposons des amendements, même si nous le laissons tel quel, nous ne pouvons y revenir et proposer de nouveau de le modifier. Je ne saurais donc pas lui dire quel est le bon endroit, surtout pas en comité.

Par conséquent, bien que j'aie des réserves et que je trouve peu commode la façon de procéder, je décide que M. Benjamin peut proposer ses amendements, sous réserve qu'il soit disposé à proposer les amendements corrélatifs nécessaires quand nous arriverons aux articles visés. Une fois les amendements proposés, il revient au comité de décider si l'amendement est acceptable ou non.

**M. Benjamin:** Ainsi, monsieur le président, le deuxième amendement que j'ai proposé est conforme au règlement.

**Le président:** L'amendement porte que le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit modifié à l'article 2 par l'addition de ce qui suit immédiatement après la ligne 9, de la page 1, et je crois que vous avez l'amendement sous les yeux.

**M. Benjamin:** Il est conforme au règlement.

**Le président:** Il est conforme au règlement.

**M. Benjamin:** Je vois.

**Le président:** La définition de «barème de référence» et la définition d'«indemnité CN», cette dernière devant être ajoutée après la 3<sup>e</sup> ligne de la page 2.

**M. Benjamin:** Et je vous assure que je vais proposer l'amendement corrélatif quand nous arriverons à l'autre partie du projet de loi.

**Le président:** Je n'en doute pas.



[Text]

• 1410

Motion negated.

**Mr. Benjamin:** Is that a recorded vote by name?

**The Chairman:** You want a recorded vote by name?

**Mr. Benjamin:** Yes, that is what I said: I would like a recorded vote.

**The Chairman:** All right, you shall have it.

Mr. Gourde is absent.

Motion negated: yeas 1; nays 7. [*See Minutes of Proceedings and Evidence*—]

**The Chairman:** We now move to the definition of "Commission": "Commission" means the Canadian Transport Commission.

Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to make a few comments with respect to the definition of "Commission." I have a short amendment that I would like to put very shortly.

**The Chairman:** Do we have a copy?

**Mr. Neil:** Yes, you will have a copy.

Mr. Chairman, you may recall that a number of years ago the former Minister of Transport, the Honourable Otto Lang, proposed a western division of the Canadian Transport Commission. He did nothing about it. When the Hon. Donald Mazankowski became the Minister of Transport he did in fact set up a western division of the Canadian Transport Commission.

This western division has done an excellent job over the years. It is well respected. It has the confidence of the western grain producers, generally speaking. It has done a good job on branch lines. It has been very co-operative; much more co-operative, I might say, than the CTC eastern division, if we can call it that, based in Ottawa.

They have acquired a great deal of skill in the western division over the years. They have a great deal of knowledge with respect to branch lines and other aspects of the rail transportation system in western Canada, and I would not want to see the western division of the Canadian Transport Commission precluded from the purview of this bill.

• 1415

With this in mind, Mr. Chairman, I move that Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2.(1) on page 1 by adding after the word "commission" on line 11 the following:

[Translation]

La proposition est rejetée.

**M. Benjamin:** Est-ce là un vote nominatif porté au procès-verbal?

**Le président:** Vous voulez un vote nominatif porté au procès-verbal?

**M. Benjamin:** Oui, c'est bien ce que j'ai dit: je voudrais un vote porté au procès-verbal.

**Le président:** Très bien, je vous l'accorde.

M. Gourde est absent.

La proposition est rejetée: pour, 1; contre, 7 voix. [*Voir les procès-verbaux et témoignages*].

**Le président:** Nous passons maintenant à la définition de «Commission»: ce terme désigne la Commission canadienne des transports.

Monsieur Neil.

**M. Neil:** Merci, monsieur le président.

Je voudrais faire quelques commentaires sur la définition de «Commission». J'ai un court amendement que j'aimerais proposer très bientôt.

**Le président:** En avons-nous copie?

**M. Neil:** Oui, vous en aurez copie.

Monsieur le président, vous vous rappelez peut-être qu'il y a un certain nombre d'années, l'ancien ministre des Transports, l'honorable Otto Lang, avait proposé de créer une division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports. Il n'a pas donné suite au projet. Quand il est devenu ministre des Transports, l'honorable Donald Mazankowski, lui, a établi une division de l'ouest de la Commission canadienne des transports.

Cette division de l'Ouest a fait de l'excellent travail au cours des ans. Elle jouit d'un grand respect. En général, elle a la confiance des producteurs de grain de l'Ouest. Elle a fait du bon travail à l'égard des embranchements. Elle a manifesté un très grand esprit de collaboration, beaucoup plus grand, dois-je dire, que la division de l'Est de la CCT, si on peut lui donner ce nom, qui a son siège à Ottawa.

Le personnel de la division de l'Ouest a acquis une grande compétence au fil des ans. Il possède une connaissance approfondie des embranchements et d'autres aspects du système de transport ferroviaire de l'Ouest canadien, et je ne voudrais pas voir la division de l'ouest de la Commission canadienne des transports échapper au champ d'application de ce projet de loi.

C'est en ce sens, monsieur le président, que je propose que le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit modifié au paragraphe 2(1), à la page 1, par l'addition après le mot «transports», à la ligne 15, des mots suivants:

[Texte]

and the Canadian Transport Commission, Western Division.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Could I ask Mr. Lefebvre what the legal impact of that amendment would be?

**The Chairman:** Mr. Lefebvre.

**Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada):** It is difficult to say, Mr. Chairman. To my knowledge, the western division does not exist in law. All members of the commission are members of the commission. Two members may happen to sit most of the time in western Canada, but they are still, when they sit, the commission; which can have a quorum, I believe, of two members or more. I think the amendment is confusing, in that it does not convey a precise meaning.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Could I ask Mr. Lefebvre if the amendment as it is currently drafted would mean that activities undertaken by the Canadian Transport Commission as a result of this bill would have to be done by the western division; or would it have any effect on where that work is done?

**Mr. D. Lefebvre:** Presently "Commission" refers to the Canadian Transport Commission; and all members of the commission, whether they sit in western Canada or in Ottawa, are the commission. "The Commission" means the CTC and the CTC western division; it is already included when you have said "Canadian Transport Commission". The words really do not add anything to what you have been saying.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Do they detract from the definition?

**Mr. D. Lefebvre:** I am not sure what precision the words "Western Division" have in practice. I guess to understand those words, "Western Division", one would have to know if nowadays "Western Division of the CTC" has a very precise meaning.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** If for example in the future it were determined that there was no requirement for a western division—let us say the CTC moved out west in total—the fact that we still had a western division in the act would have what effect? The western division presumably would cease to exist.

**Mr. D. Lefebvre:** Basically, I think in accordance with the National Transportation Act the CTC has to be in Ottawa, although offices and accommodations may be made available to the CTC in other locations.

I wonder also if in this proposed statute, Bill C-155, specifically talking about the western division of the CTC, we are not in a way amending the National Transportation Act, by creating various divisions of the CTC which are not created in the National Transportation Act.

**The Chairman:** Mr. Lefebvre, when the CTC commissioners sitting in western Canada render a decision, is it rendered as a decision of the Canadian Transport Commission, western division, or of the Canadian Transport Commission?

[Traduction]

et la division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Puis-je demander à M. Lefebvre quel effet juridique aurait cet amendement?

**Le président:** Monsieur Lefebvre.

**M. Denis Lefebvre (avocat-conseil, Transports Canada):** Cela est difficile à dire, monsieur président. À ma connaissance, la division de l'Ouest n'existe pas dans la loi. Tous les membres de la commission sont membres de la commission. Deux membres peuvent se trouver à siéger la plupart du temps dans l'Ouest du pays, mais ils constituent toujours, quand ils siègent, la commission; qui peut avoir un quorum, je crois, de deux membres ou plus. J'estime que l'amendement porte à confusion, en ce que son sens n'est pas précis.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Puis-je demander à M. Lefebvre si l'amendement, dans son libellé actuel, signifierait que les activités entreprises par la Commission canadienne des transports dans le cadre de ce projet de loi devraient être accomplies par la division de l'Ouest; y aurait-il un effet sur l'endroit où le travail est accompli?

**M. D. Lefebvre:** Actuellement, «Commission» désigne la Commission canadienne des transports; et tous les membres de la commission, qu'ils siègent dans l'Ouest ou à Ottawa, constituent la commission. «La Commission» désigne la CCT et la division de l'Ouest de la CCT; cette dernière est déjà comprise dans les termes «Commission canadienne des transports». Les termes proposés n'ajoutent vraiment rien à l'affaire.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Enlèvent-ils quelque chose à la définition?

**M. D. Lefebvre:** Je ne sais trop quel sens précis les termes «division de l'Ouest» ont en pratique. Je suppose que pour comprendre les termes «division de l'Ouest», il faudrait savoir si de nos jours l'expression «division de l'Ouest de la CCT» a un sens très précis.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Si, par exemple, on décidait dans l'avenir que l'on n'a plus besoin d'une division de l'Ouest—disons que la CCT se déplacerait en totalité dans l'Ouest—le fait que nous aurions toujours une division de l'Ouest dans la loi aurait quel effet? Il est à présumer que la division de l'Ouest cesserait d'exister.

**M. D. Lefebvre:** Au fond, je pense qu'aux termes de la Loi nationale sur les transports, la CCT doit avoir son siège à Ottawa, bien que des bureaux puissent être mis à sa disposition en d'autres endroits.

Je me demande aussi si dans ce projet de loi C-155, en parlant expressément de la division de l'Ouest de la CCT, nous ne modifions pas en même temps la Loi nationale sur les transports, en créant diverses divisions de la CCT qui ne sont pas établies dans la Loi nationale sur les transports.

**Le président:** Monsieur Lefebvre, quand les commissaires de la CCT siégeant dans l'Ouest canadien rendent une décision, la décision est-elle rendue par la division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports ou par la Commission canadienne des transports?



[Text]

**Mr. D. Lefebvre:** Legally they are decisions of the national Transport Commission.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Lefebvre, are you saying the western division of the CTC is legally nonexistent?

• 1420

**Mr. D. Lefebvre:** That is my understanding, Mr. Chairman.

**The Chairman:** As a division.

**Mr. Mazankowski:** Then in the City of Saskatoon, what does it exist as—if I might ask.

**Mr. D. Lefebvre:** Mr. John Heads of the CTC may provide you with more information.

**The Chairman:** Mr. Heads.

**Dr. John Heads (Executive Director, Canadian Transport Commission):** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to start by thanking Mr. Neil for his very kind comments on the work of the western division. I think they are very much deserved and very much appreciated. Thank you very much, Mr. Neil.

The western division was established by the CTC in 1979, I think. It is charged with four main areas of activity, all of which have been delegated to it by the committees of the commission which exist in Ottawa and which are required to exist by legislation. Mr. Neil has already referred to the excellent work done by the western division on branch-line abandonment. The western division is also responsible for the grain co-ordinators who are stationed in Vancouver and Thunder Bay. It is responsible for all railway-crossing construction improvement work carried out in western Canada, and of course this has been delegated to it by the Railway Transport Committee. It is also responsible for co-ordinating the branch-line rehabilitation inspections, the audit that in effect the moneys voted have been spent and that the engineering work is being carried out.

In addition to this, the western division is also charged with a number of ad hoc tasks; for example, the current safety inquiry that is going on in Winnipeg in respect of the accident that took place in the CP yard there in December of last year. It is also charged with the investigation of the very tragic accident that took place in Alberta, involving a VIA train. There are also a number of other things of a minor nature which are delegated to the CTC western division by the Railway Transport Committee. In addition, functions are also delegated by the Air Transport Committee.

In passing, I think I should also point out that the western division is not the sole CTC representation in western Canada. The Railway Transport Committee also has offices in Winnipeg, Calgary and Vancouver, with a total staff of approximately 45 people, and they are responsible for doing our railway safety quality control activities, car inspection, locomotive inspection, accident investigation, engineering track

[Translation]

**M. D. Lefebvre:** Légalement parlant, la décision est prise par la Commission canadienne des transports.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur Lefebvre, nous dites-vous que légalement parlant, la division de l'Ouest n'existe pas?

**M. D. Lefebvre:** C'est ce que je pense, monsieur le président.

**Le président:** Elle n'existe pas à titre de division.

**M. Mazankowski:** Alors, si vous permettez, dans la ville de Saskatoon, elle existe à quel titre?

**M. D. Lefebvre:** M. John Heads, de la CCT, pourra vous donner des précisions.

**Le président:** Monsieur Heads.

**M. John Heads (directeur exécutif du Comité des transports par chemin de fer, Commission canadienne des transports):** Merci, monsieur le président.

Au départ, je veux remercier M. Neil de ses très aimables propos concernant le travail de la division de l'Ouest. À mon avis, ils sont très mérités et je vous en suis très reconnaissant. Merci beaucoup, monsieur Neil.

La division de l'Ouest a été créée par la CCT en 1979, je crois. On lui a confié quatre principaux secteurs d'activité, qui tous lui ont été délégués par les comités de la commission qui existent à Ottawa et dont l'existence est exigée par la loi. M. Neil a déjà mentionné l'excellent travail accompli par la division de l'Ouest en matière d'abandon des embranchements. La division de l'Ouest a également la charge des coordonnateurs du grain en poste à Vancouver et à Thunder Bay. Elle est chargée des travaux d'amélioration des passages à niveau exécutés dans l'Ouest canadien, bien entendu, qui lui a été déléguée par le Comité des transports par chemin de fer. Elle est également chargée de coordonner les inspections en matière de remise en état des embranchements, qui vérifient que les crédits affectés ont été dépensés et que les travaux de génie s'accomplissent.

En outre, il est confié à la division de l'Ouest un certain nombre de tâches spéciales; par exemple, l'enquête sur la sécurité qui est menée actuellement à Winnipeg à l'égard de l'accident qui s'est produit en décembre dernier dans la gare de triage du CP. La division s'occupe également de faire enquête sur l'accident tragique survenu en Alberta à un train de VIA Rail. Le Comité des transports par chemin de fer lui délègue aussi divers petits travaux. De même, des fonctions lui sont déléguées par le Comité des transports aériens.

En passant je pense devoir signaler aussi que la division de l'Ouest n'est pas la seule représentante de la CCT dans l'Ouest canadien. Le Comité des transports par chemin de fer possède lui aussi des bureaux à Winnipeg, Calgary et Vancouver, comptant un personnel de quelque 45 employés en tout, qui sont chargés de nos activités de contrôle de la qualité en matière de sécurité ferroviaire, de l'inspection des wagons et des locomotives, des enquêtes sur les accidents, des travaux de

## [Texte]

work and gateway inspections and so forth—the standard national methods of safety monitoring.

As far as Bill C-155 is concerned, we very much appreciate the high opinion held in western Canada of the division in Saskatoon, as outlined by Mr. Neil. I certainly think it would be the intention of the CTC to try to ensure that some of the work was carried out from the Saskatoon office. Some of the work I think quite clearly cannot be carried out from there; for example, the work relating to costing, because that essentially is done by the headquarters on costing operation here in the National Capital Region. Indeed, I think we have to have all that activity centralized, and it is also desirable in many ways that it be in eastern Canada, for ease of transportation and communication with railway headquarters in Montreal and the sources of data there.

I think that more or less gives an outline of what the western division does. I think it does some very important things, as has been recognized. I think it also gives an indication of where the commission might see the division going.

Finally, as Mr. Lefebvre has suggested, I would think that the Canadian Transport Commission embraces the western division, and the addition of the further instruction would seem to me, as a non-lawyer, to be superfluous in just the same way as if you were to mention the Railway Transport Committee by naming the legislation, which is, of course, not done.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** With respect, Dr. Heads, you just made the case all that more brilliantly and eloquently; and I certainly want to support and concur with the sentiments of Mr. Neil. You went on simply to explain that it is an entity almost unto itself.

• 1425

It has specific responsibilities. You itemized the specific responsibilities that it has been charged with in the past. All these things deal specifically with the western region. It has undertaken the branch-line abandonment hearings, it has done an accident investigation, and it has done the rehabilitation. If this bill is entitled An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain, which ties in the whole question of the railroad operations, the grain-gathering system, surely one would assume, and presume, it will be handled, in cases where the commission is involved, by the western division. If it does not exist legally, it does exist in a very practical sense by virtue of its presence there and by the work it has undertaken and the work it is going to continue to undertake.

Mr. Neil's amendment does not preclude the Canadian Transport Commission's... per se, in Ottawa or anywhere else in Canada... being represented. What he is saying in his amendment is that in the practical sense, and in the day-to-day

## [Traduction]

génie sur les voies ferrées, de l'inspection des points d'entrée et le reste, bref d'appliquer les méthodes nationales établies en matière de surveillance de la sécurité.

Pour ce qui est du projet de loi C-155, nous sommes très reconnaissants de la grande estime dans laquelle l'Ouest canadien tient la division établie à Saskatoon, dont vient de faire état M. Neil. Je compte bien sûr que la CCT entende veiller à ce qu'une partie du travail s'accomplisse à partir du bureau de Saskatoon. À mon avis, il est très clair qu'une partie du travail ne peut s'y faire, par exemple les travaux d'établissement des coûts, qui sont accomplis pour l'essentiel à l'administration centrale, ici dans la région de la capitale nationale. Je pense même qu'il s'impose que toute cette activité soit centralisée, et il est souhaitable aussi, sous bien des rapports, que cela se fasse dans l'Est du pays, en raison de la commodité des déplacements et des communications avec le siège des chemins de fer à Montréal et en raison des sources de données qui s'y trouvent.

Voilà un aperçu assez complet de ce que fait la division de l'Ouest. À mon avis, elle accomplit des choses très importantes, et cela a été reconnu. Je pense aussi que cet exposé donne une indication de l'orientation que la commission entend faire prendre à la division.

Enfin, comme le donne à entendre M. Lefebvre, j'estime que la Commission canadienne des transports embrasse la division de l'Ouest et l'ajout des autres termes me paraît superflu, à moi qui ne suis pas avocat, tout comme si l'on mentionnait le Comité des transports par chemin de fer en nommant la loi qui l'autorise, ce qui ne se fait pas, bien entendu.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Si vous permettez, monsieur Heads, vous avez au contraire soutenu cette thèse avec beaucoup de trio et une grande éloquence; et je tiens à dire ici que j'abonde tout à fait dans le sens de M. Neil. Vous nous avez expliqué, en fait, que la division constitue en soi un organisme assez distinct.

La division a des responsabilités particulières. Vous avez exposé ces responsabilités précises qui lui ont été confiées dans le passé. Toutes ces activités ont trait spécifiquement à la région de l'Ouest. La division a tenu des audiences sur l'abandon des embranchements, elle a fait des enquêtes sur les accidents et elle s'est occupée de remise en état. Ce projet de loi s'intitule Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest, ce qui implique toute la question des opérations des chemins de fer et le système de ramassage du grain: on est sans doute en droit de supposer, de présumer que c'est la division de l'Ouest qui s'en occupera, pour tout ce qui intéresse la commission. Si elle n'existe pas dans la loi, la division existe réellement sur un plan très pratique en raison de sa présence dans l'Ouest et du travail qu'elle y a accompli et qu'elle va continuer d'y accomplir.

L'amendement de M. Neil n'empêche pas la Commission canadienne des transports, en elle-même, à Ottawa ou n'importe où ailleurs au Canada, d'être visée. Ce que M. Neil dit dans son amendement, c'est que sur le plan pratique, dans



## [Text]

operations in the administrative sense, the work of the Canadian Transport Commission should be carried out in large part by the western division. I see nothing that deviates from the powers and the influence of the CTC. I see that as complementary and working towards the future, where some day it may be, perhaps, more formally inscribed in legalistic jargon.

Dr. Heads, with respect to the National Transportation Act, it specifically states that its office shall be in the City of Ottawa. I understand that that has been modified to include the National Capital Region. But then, if it has not been broadened to include places like Saskatoon—or maybe some day they may want to establish an eastern presence—it may very well be that if that provision is not provided for in the National Transportation Act it is illegally constituted. Is that a possibility, or is there enabling legislation within the NTA to allow that division to be there?

**Mr. D. Lefebvre:** If I may, Mr. Chairman, I think, to be more precise, it is referred to as the western division. Pursuant to Section 24 of the National Transportation Act, the CTC “shall establish” certain committees and, if we look at Section 24.(1)(f), the CTC can establish:

such other committees as the Commission deems expedient

Then it goes on to say that the work of the committee is the work of the commission, if it works within the rules and orders of the commission for the work of its committees. So I do not think we can say that the work done by the required number of commissioners who have been designated as a committee of the CTC is illegal. It is the work of the commission; and when we refer to the CTC, to the Canadian Transport Commission, it includes any work that may be done by any of its committees.

**Mr. Mazankowski:** Yes, but by the same token, Mr. Lefebvre, what is wrong, with reference to matters with regard to railroads, with making reference to the Railway Transport Committee of the CTC? Really, I think it is assumed that any matter handled in connection with the railroads would be handled by that committee, the RTC of the CTC.

In the same context, Mr. Neil is saying that anything having to do with the administration of the Western Grain Transportation Act should be handled through the aegis of the western division of the CTC. So if it is a formalized committee, that further enhances the argument, because we now have a legally indoctrinated division, or committee, as enshrined under Section 24(1)(f) of the National Transportation Act.

I submit to you, Mr. Chairman, that if it is now firmly established, it should now find its place in this piece of legislation. I think it does not take away from the essence of the bill; it gives an opportunity and enhances the role of the western division of the CTC which everyone at the witness table seems to support. Why do not we get on with the job and vote on it and accept it? That would be, perhaps, the first constructive amendment incorporated in this bill.

## [Translation]

les opérations administratives quotidiennes, le travail de la Commission canadienne des transports devra être accompli en grande partie par la division de l'Ouest. Je ne vois aucun empiètement sur les pouvoirs et l'influence de la CCT. J'y vois une précision complémentaire axée sur l'avenir, où l'on verra peut-être la chose inscrite plus formellement dans le texte de la loi.

Monsieur Heads, la Loi nationale sur les transports porte expressément que le siège de la commission doit être dans la ville d'Ottawa. On a modifié cette disposition, si je comprends bien, de manière à comprendre la région de la capitale nationale. Mais alors, si on ne l'a pas élargie de manière à comprendre des endroits comme Saskatoon—ou peut-être un jour la commission voudra-t-elle établir une présence dans l'Est—il peut fort bien se faire que si cette disposition ne se trouve pas dans la Loi nationale sur les transports, la division n'est pas légalement constituée. Cela est-il possible, ou y a-t-il dans la loi une disposition permettant à la division de se trouver là où elle est?

**M. D. Lefebvre:** Si vous permettez, monsieur le président, je pense qu'il est affectivement fait mention de la division de l'Ouest. Aux termes de l'article 24 de la Loi nationale sur les transports, la CCT «doit constituer», certains comités et, si l'on passe à l'alinéa 24(1)f), elle peut établir:

tels autres comités que la Commission estime utiles.

Il est dit ensuite que le travail du comité est le travail de la commission, si le comité respecte les règles et prescriptions de la commission régissant les travaux de ses comités. On ne peut donc dire, à mon avis, que le travail accompli par le nombre voulu de commissaires constitués en comité de la CCT est illicite. C'est le travail de la commission; et quand nous mentionnons la CCT, la Commission canadienne des transports, est compris tout travail accompli par l'un ou l'autre de ses comités.

**M. Mazankowski:** Très bien, mais pareillement, monsieur Lefebvre, qu'y a-t-il de mal, à l'égard des questions concernant les chemins de fer, de mentionner le Comité des transports par chemin de fer de la CCT? J'estime vraiment que l'on suppose que toute question traitée en matière de chemins de fer sera traitée par ce comité, le CTCP de la CCT.

Dans le même contexte, M. Neil dit que tout ce qui a trait à l'administration de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest devrait être traité sous l'égide de la division de l'Ouest de la CCT. Donc, s'il s'agit d'un comité formellement constitué, cela renforce encore l'argument, car nous avons maintenant une division ou un comité inscrit dans la loi, aux termes de l'alinéa 24(1)f) de la Loi nationale sur les transports.

J'estime, monsieur le président, que si la division est maintenant si fermement établie, elle devrait trouver place dans le projet de loi qui nous occupe. À mon avis, cela n'enlève rien au fond du projet de loi; c'est une occasion qui se présente de rehausser le rôle joué par la division de l'Ouest de la CCT, qui reçoit l'appui de tous les témoins semble-t-il. Pourquoi ne pas aller jusqu'au bout, mettre l'amendement aux voix et l'adopter? Ce serait là peut-être le premier amendement constructif incorporé à ce projet de loi.

[Texte]

[Traduction]

• 1430

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am happy to support the amendment. Those of us who presented briefs and attended hearings of the CTC on branch-line abandonments, rail passenger abandonments, always had the feeling that it was totally groundless; that their minds were made up before they ever held the hearings and the railroads always got their way. But with the establishment of the committee of the CTC in western Canada under Mr. McDonough, there is not only a perception but a well-founded feeling that, for the first time ever, when people out west present their case regarding a branch line or a passenger train service or whatever, they are getting much more consideration. So if this amendment does nothing more than further legitimize the existence of that western committee of the CTC, which I think would give it some legal validity, then we should certainly adopt the amendment.

Mr. Heads outlined the duties which have been transferred to this committee: the western division of the CTC, railway crossings—which they are helpless at because funds have dried up—signal systems, and yard protection signals, which are not in this legislation. And they talk about efficiency! If you want longer and faster-moving trains that haul grain or anything else, that should be part of the legislation and rail-line upgrading . . . and it “ain’t”! There is the Calgary-to-Edmonton line, and a host of other lines on which that should happen; but that is not in the bill. So in that area, the western committee is somewhat handicapped.

On the whole matter of whether or not this adds anything to the legislation, I submit, Mr. Chairman, finally that somewhere in legislation—I can fault, I guess, two or three previous Ministers of Transport for not thinking of this, but somewhere at least, the existence of the western division of the CTC is recognized in the statute. And it would be very difficult for any present or subsequent Minister of Transport to mess around where committees of the CTC operate. In fact, there should be an eastern division. There should be a northern division. People who live there and are on the ground there know what is going on there.

However, I think this is a very good amendment. I hope the committee will agree that it certainly does no harm to the bill; it does no harm to the CTC; but it does provide something for the western division of the CTC in a statute. That means it will have to be recognized subsequently in any amendments to this proposed act, if it ever becomes one, or any other acts which affect the Canadian Transport Commission. So I would urge the committee to adopt this amendment.

**The Chairman:** Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman. I do not want to belabour the good auspices of the western division as they

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis heureux d'appuyer cet amendement. Ceux d'entre nous qui ont présenté des mémoires et qui ont assisté aux audiences sur l'abandon des lignes secondaires par la CCT, et sur l'abandon des lignes de passagers, ont toujours eu l'impression que c'était totalement sans motif; que leur décision avait été prise avant même la tenue des audiences et les chemins de fer arrivent toujours à leurs fins. Mais avec l'établissement du Comité de la CCT dans l'ouest du Canada sous la direction de M. McDonough, ce n'est pas seulement une impression, mais une perception bien fondée, que c'est la première fois que le cas des gens de l'Ouest reçoit tant de considération au sujet des lignes secondaires ou des trains de passagers. Aussi même si cet amendement ne fait rien de plus de légitimer l'existence de ce Comité de l'ouest de la CCT, ce qui je crois lui donnerait une certaine validité juridique, nous devrions certainement l'adopter.

M. Heads a souligné les attributions qui ont été transférées à ce Comité; la division de l'ouest du CCT, les passages-à-niveaux—pour lesquels ils ne peuvent rien parce que les fonds sont à sec—les systèmes de signalisation, et les signaux de protection qui ne font pas partie de cette législation. Et on parle d'efficacité! Si vous voulez des trains plus longs et plus rapides pour transporter le grain ou tout autre chose, cela devrait faire partie de la législation ainsi que la modernisation des rails—mais ce ne l'est pas! Il y a la ligne de Calgary à Edmonton et une quantité d'autres lignes sur lesquelles cela devrait se faire; mais cela ne fait pas partie du projet de loi. Aussi, dans ce secteur, le Comité de l'ouest se trouve-t-il fort handicapé.

Sur toute la question de savoir si oui ou non, cela ajoute quelque chose à la législation, je suggère, monsieur le président, que quelque part dans la législation—je pourrais en blâmer, je crois, les deux ou trois derniers ministres des Transports de n'y avoir pas pensé—, mais qu'il soit fait mention, au moins quelque part, que l'existence de la division de l'ouest du CCT est reconnue quelque part dans les statuts. Et il serait très difficile pour tout ministre des Transports, que ce soit le ministre actuel ou le prochain, de perdre son temps là où les comités de la CCT fonctionnent. En fait, il devrait y avoir une division de l'est et il devrait y avoir une division du nord. Les gens qui vivent là-bas savent ce qui s'y passe.

Je pense néanmoins que c'est un excellent amendement. J'espère que le Comité sera d'accord sur le fait qu'il ne fait aucun tort au projet de loi; il ne fait aucun tort à la CCT; mais il apporte quelque chose à la division de l'ouest de la CCT dans un statut. Ceci veut dire qu'elle devra par la suite être reconnue lors de tout amendement à cette proposition de loi, si elle en devient jamais une ou tout autre loi qui concerne la Commission canadienne des transports. Aussi, je recommande vivement au Comité d'adopter cet amendement.

**Le président:** Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président. Je ne veux pas critiquer les bons auspices de la division de l'ouest pour ce



*[Text]*

have performed up to now, but in the matters of acceptability and accessibility to the public of western Canada, their establishment certainly has done a lot to allow the whole commission to become more knowledgeable about some of the problems which are specific to western Canada. So in that way, it is very much appreciated.

But looking at Section 24 of the National Transportation Act, where it says:

24.(1)(f) such other committees as the Commission deems expedient.

—I mean, the commission has deemed there would be a western division committee. What has it deemed?

• 1435

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, this is the comment I was going to make during the discussion that has just taken place. We have consulted further with Dr. Heads. It appears that the western division is not a formally constituted committee under Section 24(1)(f) of the National Transportation Act; indeed, it could not be, because that section says it must consist of not less than three commissioners, and I believe there are only two in the west. As one of the members of the committee indicated earlier, the western division is a purely administrative link.

**Some hon. Members:** There are three of them.

**Mr. McKnight:** Who is Bud Orange?

**Mr. Kroeger:** Are there three?

**The Chairman:** I think maybe we are getting in deeper and deeper here. Either it is a simple amendment or it is not. I have some reservations about its procedural acceptability, and that is why I am trying to get the officials now to try to give us a definitive definition. I will say some more about it after that. I do not think we need to discuss it all afternoon.

**Mr. Kroeger:** Just to pursue the point a bit further, Mr. Chairman, since the western division is not a statutorily constituted committee, the answer given to Mr. Mazankowski earlier, I think, stands; that the western division does not exist in law, and if a reference were made to it in the present bill, then somewhere it would be necessary also to provide a statutory definition of what the western division is, since no such division exists at present. So you would be getting more into an amendment, then, of the National Transportation Act.

**The Chairman:** We cannot provide an amendment that has the effect of amending another act of Parliament.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, if I could just carry on with that answer, then, under Clause 2: in respect to such committee, the commission shall appoint a commissioner to be chairman of the committee. Do you have a chairman of the western division of the committee?

**The Chairman:** Dr. Heads.

**Mr. Heads:** No, we do not have a chairman of the western division. Mr. McDonough is the senior commissioner; Mr.

*[Translation]*

qu'elle a accompli jusqu'ici, mais quant aux questions d'acceptabilité et d'accessibilité au public de l'ouest du Canada, son établissement a certainement fait beaucoup pour permettre à l'ensemble de la commission d'être mieux au courant de certains des problèmes particuliers à l'ouest du Canada. Vu sous cet angle, elle est très appréciée.

Mais si je considère l'article 24 de la Loi sur le transport national où il est dit:

24(1)f)—tels autres comités que la Commission jugerait opportuns...

Je veux dire que la commission a jugé qu'il devait y avoir un comité de division de l'ouest. Qu'en a-t-elle jugé?

**Mr. Kroeger:** Monsieur le président, c'est le commentaire que j'allais faire pendant la discussion qui vient d'avoir lieu. Nous nous sommes entretenus davantage avec le docteur Heads. Il semble que la division de l'ouest ne soit pas un comité formellement constitué en vertu du chapitre 24 (1) f) de la Loi nationale sur le transport; en fait, elle ne pourrait l'être, parce qu'il est dit à ce chapitre qu'il doit comprendre un minimum de trois commissaires et je crois qu'il n'y en a que deux dans l'ouest. Comme l'un des membres du comité l'indiquait plus tôt, la division de l'ouest est un lien purement administratif.

**Une voix:** Ils sont trois.

**Mr. McKnight:** Qui est Bud Orange?

**Mr. Kroeger:** Sont-ils trois?

**Le président:** Je pense que nous nous enfonçons de plus en plus. C'est un simple amendement, ou ce ne l'est pas. J'ai quelques réserves au sujet de son acceptabilité au niveau des procédures et c'est pour cela que j'essaie d'amener les autorités à nous fournir une définition définitive. J'en parlerai davantage un peu plus loin. Je ne pense pas que nous ayons besoin d'en parler tout l'après-midi.

**Mr. Kroeger:** Pour poursuivre simplement ce point, monsieur le président, puisque la division de l'ouest n'est pas un comité statutairement constitué, la réponse qui a été faite à M. Mazankowski un peu plus tôt semble logique; c'est-à-dire que la division de l'ouest n'existe pas en loi, et que si une référence lui est faite dans le projet de loi actuel, il sera alors nécessaire de fournir une définition statutaire de ce qu'est la division de l'ouest puisqu'aucune division semblable n'existe actuellement. Aussi obtiendrez-vous davantage par l'amendement, alors de la Loi nationale sur le transport.

**Le président:** Nous ne pouvons pas fournir un amendement qui a pour effet d'amender une autre loi du parlement.

**Mr. McKnight:** Monsieur le président, si je pouvais tout simplement poursuivre avec cette question, alors dans la clause 2: en considération d'un tel comité, la Commission nommera un commissionnaire pour être président du Comité. Avez-vous un président pour la division de l'ouest du comité?

**Le président:** Le docteur Heads.

**M. Heads:** Non, nous n'avons pas de président pour la division de l'ouest. M. McDonough est le commissaire

[Texte]

Wolfe is the other commissioner; and although Mr. Orange frequently appears in hearings in western Canada, and indeed elsewhere, he is not a commissioner attached to the western division. There are two commissioners. The head commissioner is the senior commissioner. He is also, incidentally, Chairman of the International Transport Policy Committee, but that is a committee which is headquartered in Hull and really has nothing to do with the western division per se.

**Mr. McKnight:** How many other senior commissioners do you have on the Canadian Transport Commission designated as senior commissioners?

**Mr. Heads:** The only commissioner with the title of "senior commissioner" is Commissioner McDonough; but as I was . . .

**Mr. McKnight:** But in that case, then, Mr. Chairman, the CTC has in fact been very sly in circumventing establishing a western constituted committee by using the words "senior commissioner" where it is used nowhere else, rather than using the word "chairman".

**The Chairman:** Not necessarily.

**Dr. Heads.**

**Mr. Heads:** Mr. McDonough is not the only commissioner of the Canadian Transport Commission with a special designation. In addition to the chairman of the committees, we have, for example, the commissioner responsible for railway safety, which is Commissioner Walter, and we have a commissioner responsible for dangerous commodities, which is Commissioner Orange.

To the best of my knowledge, the position of senior commissioner, the position of commissioner for railway safety, and the position of commissioner responsible for the transport of dangerous commodities are all to some extent honorific titles, in the sense that they do not carry any specific emoluments attached to them.

**Mr. McKnight:** —it is an emolument.

**The Chairman:** Money or benefits of office.

**An hon. Member:** It seems like an emulsion to me.

**Mr. Benjamin:** May I have a supplementary to this? Bill, would you mind?

**Mr. McKnight:** Yes, go ahead; I like this.

**Mr. Benjamin:** The senior commissioner—the western division does not have a chairman, but he chairs all the meetings. What does that make him?

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** It is the same as when Mazankowski chairs the meetings of this committee.

• 1440

**Mr. Mazankowski:** Yes, but I do not make major decisions. He makes major, major decisions.

**The Chairman:** Dr. Heads.

**Mr. Heads:** If I could respond to your question, Mr. Benjamin, the commissioners in the western division, when

[Traduction]

supérieur; M. Wolfe est l'autre commissaire; et bien que M. Orange assiste fréquemment aux audiences de l'ouest du Canada, et, en fait, ailleurs aussi, ce n'est pas un commissaire attaché à la division de l'ouest. Ils sont deux commissaires. Le chef commissaire est le commissaire supérieur. Il est aussi, incidemment, président du comité de politique internationale du transport mais c'est un comité qui a son siège à Hull et qui, en réalité, n'a rien à faire avec la division de l'ouest.

**M. McKnight:** Combien d'autres commissaires supérieurs avez-vous nommé à la Commission canadienne des transports comme commissaires supérieurs?

**M. Heads:** Le seul commissaire qui porte le titre de «commissaire supérieur» est le Commissaire McDonough mais comme j'étais . . .

**M. McKnight:** Mais dans ce cas, alors, monsieur le président, la CCT a été très fine mouche de circonvenir l'établissement d'un comité constitué de l'ouest en utilisant les mots «commissaire supérieur» qui n'est utilisé nulle part ailleurs, plutôt que d'utiliser le mot de «président».

**Le président:** Pas nécessairement.

**Docteur Heads.**

**M. Heads:** M. McDonough n'est pas le seul commissaire de la Commission canadienne des transports à avoir une désignation spéciale. En plus du président du comité, nous avons, par exemple, le commissaire chargé de la sécurité des chemins de fer, qui est le commissaire Walter, et nous avons un commissaire chargé des matières dangereuses qui est le commissaire Orange.

Au mieux de mes connaissances, la position de commissaire supérieur, celle de commissaire de la sécurité des chemins de fer et celle de commissaire chargé des transports des matières dangereuses sont tous dans une certaine mesure des titres honorifiques, en ce sens qu'aucuns émoluments particuliers n'y sont attachés.

**M. McKnight:** . . . c'est un émolument.

**Le président:** Argent ou bénéfices en vertu de cette charge.

**Une voix:** Ceci me fait l'effet d'une émulsion.

**M. Benjamin:** Puis-je avoir une question supplémentaire? Bill, vous permettez?

**M. McKnight:** Oui, allez-y; j'aime cela.

**M. Benjamin:** Le commissaire supérieur . . . la division de l'ouest n'a pas de président mais elle préside toutes les réunions. Qu'est-ce que cela en fait?

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** C'est la même chose que quand M. Mazankowski préside les réunions de ce comité.

**M. Mazankowski:** Oui, mais je ne prends pas de décisions majeures. Par contre, lui en prend.

**Le président:** Dr. Heads.

**M. Heads:** Si je peux répondre à votre question, monsieur Benjamin, les commissaires de la division de l'ouest, lorsqu'ils



[Text]

they are appearing as a panel or making a decision as a panel—and you are quite correct, Commissioner McDonough is normally—not always, but normally—the chairman of this type of panel, and he is making a decision under those circumstances. But the western division does not meet as a committee the way the Railway Transport Committee does or the Air Transport Committee does, because the western division does not have the jurisdiction delegated to it in that way.

If you wish me to go on at length, I could go through all the examples I gave of the work they do and indicate how that is carried out. I do not know whether that would be helpful or merely add to the verbosity.

**The Chairman:** I think that is redundant, Dr. Heads.

**Mr. Heads:** I think so too, sir.

**The Chairman:** I wonder if I might put a question, probably to Mr. Lefebvre. We have other commissions of government with the same status as the Canadian Transport Commission but with a different mandate; for instance, the Unemployment Insurance Commission, which has divisions all across the country. If this kind of amendment is necessary, then would an amendment to the Unemployment Insurance Act which gives or removes authority to the Unemployment Insurance Commission not require that each of the regional branches of that commission would have to be named in the law as well—by way of example?

Mr. Lefebvre.

**Mr. D. Lefebvre:** Not necessarily, Mr. Chairman. I frankly cannot say what effect it might have on other statutes. The only thing maybe I could repeat is that when you say that “Commission” means the Canadian Transport Commission, you include any part thereof, and it is therefore redundant and unnecessary to cite the parts.

**The Chairman:** If it is redundant and unnecessary according to Beauchesne, it is out of order.

**Mr. Mazankowski:** That is just one man’s opinion.

**The Chairman:** That is the chairman’s opinion.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, you were careless in your comments on the statement of Mr. Lefebvre, a legal beagle . . .

**The Chairman:** No. I have been coming to . . .

**Mr. Mazankowski:** We do not have to interpret everything he says as being redundant and . . .

**The Chairman:** That seems to be my opinion at the moment. However, I intend to allow discussion to proceed at least for a bit more, until I come to a final decision; because if it unnecessary or redundant, then it is obviously out of order. If it has the effect of amending a statute that is not before us, it is out of order. So I am just giving you my thoughts at the moment.

[Translation]

se présentent comme jury ou prennent des décisions en tant que telles, vous avez tout à fait raison, le commissaire McDonough est normalement, pas toujours, mais normalement, le président de ce genre de jury et dans de telles circonstances, il a des décisions à prendre. Mais la division de l’ouest ne se rencontre pas en tant que comité comme le font la Commission canadienne des transports, ou le Comité du transport par avion font, parce que la division de l’ouest n’a aucune juridiction qui lui ait été déléguée pour cela.

Si vous voulez que je m’étende sur le sujet, je pourrais vous fournir tous les exemples que j’ai donnés, du travail qu’ils accomplissent et vous expliquer comment ils le font. Je ne sais pas si cela peut vous aider ou ne faire qu’ajouter à la verbosité.

**Le président:** Je pense que c’est superflu et inutile, Dr. Heads.

**M. Heads:** Je suis de votre avis, monsieur.

**Le président:** Je me demande si je peux poser une question, sans doute à M. Lefebvre. Nous avons d’autres commissions gouvernementales qui ont le même statut que la Commission canadienne des transports mais avec un mandat différent; par exemple, la Commission de l’assurance-chômage qui possède des divisions à travers toute le pays. Si ce genre d’amendement était nécessaire, un amendement à la Loi sur l’assurance-chômage qui donne ou enlève des responsabilités à la Commission d’assurance-chômage n’exigerait-il pas que chacune des directions régionales de cette commission soient également mentionnées dans la loi . . . à titre d’exemple?

Monsieur Lefebvre.

**M. Lefebvre:** Pas nécessairement, monsieur le président. Je ne peux franchement dire quel effet cela pourrait avoir sur d’autres statuts. La seule chose, eput-être, que je pourrais répéter, c’est que quand vous dites que la «Commission», signifie la Commission canadienne des transports, vous incluez tout ce qui s’y rattache, et il est donc superflu d’en citer les parties.

**Le président:** Si, d’après Beauchesne, c’est superflu et inutile, c’est donc à côté de la question.

**M. Mazankowski:** Ceci n’est l’opinion que d’une seule personne.

**Le président:** C’est l’opinion du président.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, vous avez été négligent dans vos commentaires au sujet de la déclaration de M. Lefebvre, un beagle juridique . . .

**Le président:** Non, j’en venais à . . .

**M. Mazankowski:** Nous n’avons pas à interpréter tout ce qu’il pense être superflu et . . .

**Le président:** C’est mon opinion en ce moment. Je voudrais cependant, permettre à la discussion de progresser un peu plus, jusqu’à ce que j’en vienne à une décision finale; parce que si c’est superflu et inutile, cela passe évidemment à côté de la question. Si cela a poue effet d’amender un statut que nous n’avons pas devant nous, c’est à coté de la question. Aussi je ne fais que vous dire ce que j’en pense en ce moment.

[Texte]

Mr. McKnight, continue.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

Just to go back to the western division being specifically mentioned with the Canadian Transport Commission, if I were a government member or I were a member of the Canadian Transport Commission, I would be doing everything in my power, after having some responsibility for this bill, to try to allay the fears the people in western Canada have about this bill; and one way of doing it would be to establish a division of the CTC, such as being specific in saying "the Western Division", that would allay those fears. The people of Saskatchewan, Alberta, Manitoba, and British Columbia have grown in their faith and their trust of the commission since the establishment of that office.

I do not think it would amend the bill. It is just drawing to attention that such a division is available and could be used. I think this would go a long way to allaying the fears of the people of western Canada regarding this bill and regarding the policing that is definitely going to be necessary if this bill passes.

**The Chairman:** Does anybody wish to comment on that? Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** I think, Mr. Chairman, the difficulty that we face is purely legal: because the western division does not exist in law at present, one cannot refer to it in this without providing a definition.

• 1445

**Mr. McKnight:** What definition would do that, Mr. Kroeger?

**The Chairman:** An amendment to the National Transportation Act.

**Mr. McKnight:** No, no. What definition, Mr. Kroeger? Would it be called the establishment of an office rather than a division? Could it be called a committee or a commissioner established in the City of Saskatoon or any other western city? Could you suggest an amendment that would do it without causing the legal problems you ascribe to the present motion put forward by Mr. Neil?

**Mr. Kroeger:** During this discussion I do not think we have been able to find our way around the legal difficulty. We could, if the committee desired, go away and consider this and then perhaps come back with comments in the morning—give Mr. Lefebvre and the CTC a chance to look into this question a bit further and see if there is away around the legal problems we have identified thus far.

**The Chairman:** Mr. Tessier is next.

**M. Tessier:** Merci, monsieur le président.

Idéologiquement et logiquement, je crois que cette loi devrait être de la responsabilité du ministre de l'Agriculture plutôt que de celle du ministre des Transports. Personnellement,

[Traduction]

Monsieur McKnight, poursuivez.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

Pour revenir simplement à la division de l'ouest, spécifiquement mentionnée avec la Commission canadienne des transports, si j'étais membre du gouvernement ou membre de la Commission canadienne des transports, je ferais tout en mon pouvoir, après avoir reçu certaines responsabilités à l'égard de ce projet de loi, pour essayer d'apaiser les craintes que les gens de l'ouest ont au sujet de ce projet de loi; et une façon de le faire serait d'établir une division de la CCT, pour qu'elle devienne spécifique lorsqu'il est question de la «Division de l'ouest» ce qui apaiserait ces craintes. Les gens de la Saskatchewan, de l'Alberta, du Manitoba et de la Colombie-Britannique ont beaucoup plus de confiance et de foi maintenant dans la Commission qu'ils n'en avaient au moment de son établissement.

Je ne pense pas que ceci amenderait le projet de loi. On se contente d'attirer l'attention sur le fait qu'une telle division est disponible et qu'elle peut être utilisée. Je pense que ceci irait loin pour apaiser les craintes que les gens de l'ouest du Canada ont à l'égard de ce projet de loi et des règlements qu'il sera certainement nécessaire de faire si ce projet de loi est adopté.

**Le président:** Est-ce que quelqu'un veut faire des commentaires à ce sujet? Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Je crois que la difficulté à laquelle nous faisons face, monsieur le président, est purement d'ordre juridique; parce que la division de l'ouest n'existe pas en loi à l'heure actuelle, on ne peut y référer sans fournir une définition.

**M. McKnight:** Quelle définition pourrait faire cela, monsieur Kroeger?

**Le président:** Par un amendement à la loi nationale des transports.

**M. McKnight:** Non, non. Quelle définition, monsieur Kroeger? L'appellerait-on l'établissement d'un bureau plutôt que d'une division? Pourrait-on l'appeler un comité ou un commissaire établi dans la ville de Saskatoon ou de toute autre ville de l'ouest? Pourriez-vous suggérer un amendement qui le ferait sans causer les problèmes juridiques que vous attribuez à la motion actuelle présentée par M. Neil?

**M. Kroeger:** Je ne crois pas que nous ayons réussi avec cette discussion à contourner cette difficulté juridique. Nous pourrions, sortir, si le Comité le désire, et prendre le temps d'y penser pour ensuite revenir dans la matinée avec des commentaires—afin de donner à M. Lefebvre et à la CCT la possibilité d'étudier la question plus à fond et voir s'il est possible de contourner les problèmes juridiques que nous avons identifiés jusqu'ici.

**Le président:** C'est à M. Tessier.

**Mr. Tessier:** Thank you, Mr. Chairman.

Ideologically and logically speaking, I believe that this Act should be the responsibility of the Department of Agriculture rather than the Department of Transport. Personally, I cannot



[Text]

ment, je ne peux pas accepter d'aller plus loin pour créer un statut particulier pour la production du blé, et cela, monsieur le président, en respectant généreusement cette exigence de l'Ouest en général et des producteurs en particulier.

Je suis donc contre cet amendement. La meilleure façon d'en disposer, c'est de voter. Je suis contre cet amendement, parce que c'est véritablement diviser pour régner. Le projet de loi C-155 est une politique nationale; la Commission canadienne des transports est une commission nationale. Qu'on trouve d'autres moyens pour garantir les intérêts de l'Ouest et assurer à l'Ouest que ses besoins seront pris en considération. On veut bien être d'accord, mais créer ce type de garantie juridique crée, à mon avis en tout cas, une division et de la suspicion entre les régions du Canada. C'est pourquoi je suis carrément contre un tel amendement.

**The Chairman:** Mr. Murta.

**Mr. Murta:** Mr. Chairman, I am obviously in favour of the amendment. Incidentally, I also think it is a good suggestion Mr. Kroeger made, that maybe the CTC could take a look at this and perhaps come back in the morning, and we could discuss it at that time.

I just want to ask one or two questions, more for clarification than anything else. One of the things the commissioners and members of the the western arm of the CTC are obviously concerned about, though they are not complaining, is the fact that they continually feel they are understaffed in terms of the importance of the work they have to do. Under this piece of legislation there will be some additions to their workload, obviously. Is there any thought at all of increasing the staffing?

**The Chairman:** Mr. Murta, that is hardly a question relevant to this amendment.

**Mr. Murta:** Mr. Chairman, it is a question in terms of the general operation and function of the CTC.

**The Chairman:** But it is an administrative question that should be put to the . . .

**Mr. Murta:** It is also a question that many, many other members have asked . . .

**The Chairman:** I realize that, but it is a question that properly should be put to the minister, it seems to me, at a different kind of hearing and not on the clause-by-clause study of this bill. I have been pretty lenient, but you have to have some relevancy to what we are doing.

**Mr. Murta:** Mr. Chairman, Dr. Heads indicated that some additional work will be carried out in western Canada. If I cannot ask Dr. Heads or Mr. Kroeger about additional manpower for the CTC, I can certainly ask Dr. Heads, because he brought it up, what additional work he is thinking of or contemplating for the western arm of the CTC in connection with this particular piece of legislation. Could he explain the words "some additional work" that he alluded to? Maybe in his answer he might indicate whether or not additional staffing will be required.

[Translation]

accept that we go any farther to create a special status governing the growing of grain and that, Mr. Chairman, with all due respect to the demands of the West in general, and those of the producers in particular.

I am against this amendment. The best way to take care of it is to vote on it. I am against this amendment, because it is truly a case of dividing in order to conquer. Bill C-155 is a national policy; the Canadian Transport Commission is a national commission. Better ways should be found to protect the West's interests and to assure the West that its interests will be taken into consideration. Everybody wants to agree, but creating this type of guarantee creates, in my opinion, divisions and suspicion among the various regions of Canada. That is why I stand firmly against such an amendment.

**Le président:** Monsieur Murta.

**M. Murta:** Monsieur le président, je suis évidemment en faveur de l'amendement. Incidemment, je pense aussi que la suggestion qu'a faite M. Kroeger est excellente que, peut-être la CCT pourrait étudier la chose et revenir dans la matinée pour en discuter à nouveau.

Je veux seulement poser une ou deux questions pour clarifier les choses. L'une des choses qui inquiètent les commissaires et les membres de la division de l'ouest de la CCT bien qu'ils ne se plaignent pas, est le fait qu'ils se sentent continuellement à court de personnel étant donné l'importance du travail qu'ils ont à faire. Cette partie de législation ne fera évidemment qu'ajouter à leur charge de travail. A-t-on pensé du tout à augmenter le personnel?

**Le président:** Monsieur Murta, cette question n'a vraiment pas grand rapport avec cet amendement.

**M. Murta:** Monsieur le président, c'est une question qui se rapporte à l'exploitation générale et au fonctionnement de la CCT.

**Le président:** Mais c'est une question d'ordre administratif qui devrait être mise . . .

**M. Murta:** C'est aussi une question que beaucoup d'autres membres ont posée . . .

**Le président:** Je le réalise, mais c'est une question qui devrait être proprement présentée au ministre, lors d'une audience d'un autre genre et non pas lors de l'étude article par article de ce projet de loi. J'ai été assez indulgent mais vos questions doivent être en rapport avec ce que nous faisons.

**M. Murta:** Monsieur le président, le Dr Heads a indiqué qu'un certain travail supplémentaire serait accompli dans l'ouest du Canada. Si je ne peux pas questionner davantage le Dr Heads ou M. Kroeger, sur une main-d'oeuvre supplémentaire pour la CCT, je peux certainement demander au Dr Heads parce que c'est lui qui en a parlé—à quel travail additionnel il pense ou contemple pour la division de l'ouest de la CCT en fonction de cette partie de la législation. Pourrait-il expliquer les mots «certain travail additionnel» auxquels il a fait allusion? Il pourrait peut-être indiquer dans sa réponse si oui ou non un personnel supplémentaire est requis.

[Texte]

**The Chairman:** I thought you would say that, Mr. Murta.

**Mr. Murta:** That will be my question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The first part of the question is legitimate, the other is bootlegged; but go ahead, Dr. Heads.

• 1450

**Mr. Heads:** Thank you, Mr. Chairman. I feel I might be venturing where angels fear to tread. But I think I . . .

**The Chairman:** I take it for granted that you are not an angel, then.

**Mr. Heads:** I think that is a very fair assumption, Mr. Chairman. But I think in all fairness I must attempt to answer Mr. Murta's question, which would seem to me to be very relevant and one shared by many members on his side.

We are still in the process of working out exactly what difference to our workloads is going to be made by the implementation of Bill C-155. As you realize, Mr. Murta, once this bill is passed, we are only in the branch-line subsidy business in respect of non-prairie branch lines; and they are minuscule compared to prairie branch lines, and quite clearly that will free stuff up from that area. On the other hand, we have additional responsibilities called for in Bill C-155 and we obviously have to make sure that we can cover these responsibilities.

As the bill stands at the moment, most of these additional responsibilities are in the costing area, where we have a requirement to do the forecasts of railway costs each year, a requirement to do the costing review every four years. Fortunately, I am drawing on the same abilities for that as I am freeing from the ending of the branch-line program, so that is going to be fairly painless.

My preliminary feeling on this is that I can probably transfer staff from the Railway Transport Committee in total to cover the new responsibilities without generating any substantial demand for increased public servants or increased other expenditures except in the area of computers.

The decision of what is carried out in the western division as distinct from what is carried out in Hull is not, of course, made by me, Mr. Murta. In respect of work of the Railway Transport Committee the decision is made by the Railway Transport Committee itself, and it will indeed have to examine the bill when it is passed into legislation and decide precisely what we are going to do.

I think, if I can give you a more specific and less generalized response, if you are looking, for example, at Clause 29.(2), where we have to monitor that the maintenance expenditure has been carried out for the grain-dependent branch lines, this duty of monitoring will clearly have to be carried out in western Canada. I would imagine that there would be an input from the western division on this. In actual fact, the physical

[Traduction]

**Le président:** Je pensais que vous diriez cela, monsieur Murta.

**M. Murta:** Ce sera ma question, monsieur le président.

**Le président:** La première partie de votre question est légitime mais la deuxième est de la contrebande. Poursuivez monsieur Heads.

**M. Heads:** Merci, monsieur le président. Je crois que je peux m'aventurer là où les anges craindraient d'y mettre les pieds. Mais, je crois que . . .

**Le président:** Je prends pour acquis que vous n'êtes pas un ange.

**M. Heads:** J'estime que c'est une excellente hypothèse, monsieur le président. Mais je crois qu'en toute justice je dois essayer de répondre à la question de M. Murta, qui me semble très à-propos et que bien des membres appuient.

Nous sommes encore en train d'établir la différence que pourrait faire l'implantation du projet de loi C-155 au niveau de notre charge de travail. Comme vous le réalisez, monsieur Murta, une fois que ce projet de loi sera adopté, nous ne serons qu'une filiale des lignes de branchement chaque fois que ces lignes de branchement ne se trouvent pas dans les Prairies; et elles sont minuscules comparées aux lignées de branchement des Prairies ce qui, évidemment, libérera l'embouteillage de ce secteur. Par contre, le projet de loi C-155 nous amène d'autres responsabilités et nous devons évidemment nous assurer de pouvoir y faire face.

De la façon dont le projet de loi se présente en ce moment, la plupart des responsabilités supplémentaires concernent le secteur des prix de revient, où nous devons faire chaque année les prévisions du coût des chemins de fer ainsi qu'une analyse de coût tous les quatre ans. Heureusement, je compte sur les mêmes capacités que celles qui m'ont permis de me libérer du programme de la terminaison des lignes d'embranchement, aussi ce ne sera pas trop pénible.

Mon premier sentiment à ce sujet est de pouvoir, peut-être transférer du personnel du Comité des transports par chemin de fer pour couvrir les nouvelles responsabilités sans engendrer d'excessives demandes de fonctionnaires ou d'autres dépenses à l'exception de celles qui concernent le secteur des ordinateurs.

Les décisions qui se font à la division de l'ouest par rapport à ce qui se fait à Hull, ne dépendent naturellement pas de moi, monsieur Murta. En ce qui concerne le travail du Comité des transports par chemin de fer, les décisions sont prises par le comité lui-même, et il devra assurément examiner le projet de loi lorsqu'il sera adopté et décider exactement ce que nous allons faire.

Je crois, si je peux vous fournir une réponse plus spécifique et moins générale, que si vous considérez, par exemple, la clause 29.(2), où nous devons veiller à ce que les dépenses d'entretien aient été faites pour les lignes d'embranchement pour le grain, ces tâches devront certainement être accomplies dans l'Ouest du Canada. J'imagine que nous aurions alors un apport de la division de l'Ouest à ce sujet. En réalité, l'évalua-



[Text]

assessment of whether the maintenance has been carried out I would think would be carried out mainly by the engineers who are presently located in our offices in Calgary and Winnipeg, but I would expect some input from the western division on that.

**The Chairman:** Then I assume the western division exists, Dr. Heads.

**Mr. Heads:** Well, I would expect some input from the hypothetical western division, which seems to me to be somewhat more than hypothetical.

On the question of determining whether the investment of the rail companies in railway equipment and plant for the movement of grain is adequate, I would anticipate that some of that work would be carried out in the western division.

But I think I am trying to underline, Mr. Murta, that as the bill stands at the moment, the bulk of the demand on the CTC is essentially in the railway accounting and costing areas, and unless we transferred all of that, VIA and everything else, out west, I just do not think it is feasible to split it for internal operational reasons.

**Mr. Murta:** Thank you. You have been helpful.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I now understand that the western division was not constituted under Section 24(1)(f) of the National Transportation Act. May I then ask under what provision it was constituted?

**Mr. Heads:** Mr. Chairman, I think—and I would beg your allowance to check this in due course—that it was established by order of the commission; in other words, by a decision of the commissioners.

**Mr. Mazankowski:** So there is something there, then, because it has been established by order. So it exists.

• 1455

**The Chairman:** There is a difference, however, if it exists in an administrative capacity or in a legal capacity.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** It may exist in an illegal capacity.

**The Chairman:** Not necessarily; but if it exists in an administrative capacity, then it has status within the commission but not within the National Transportation Act, as I would understand it. I am not a lawyer, so that is why it is even more difficult for me, but if it does not exist in law, I still have difficulty in seeing how we can refer to it in law.

**Mr. Mazankowski:** Perhaps I cut Dr. Heads off. He may want to have further comment on it.

**Mr. Heads:** No, thank you, Mr. Mazankowski, you did not cut me off. But I can provide copies of the document when the

[Translation]

tion matérielle pour vérifier si l'entretien a bien été fait se ferait surtout par les ingénieurs qui se trouvent actuellement dans nos bureaux de Calgary et de Winnipeg mais je m'attends aussi à un certain apport de la division de l'Ouest à ce sujet.

**Le président:** Je suppose donc que la division de l'Ouest existe, monsieur Heads.

**M. Heads:** Je m'attendrais à un certain apport de cette division hypothétique de l'Ouest qui me semble plus qu'hypothétique.

Quand à la question de déterminer si les investissements des compagnies de chemins de fer dans des équipements et des usines pour faciliter le mouvement du grain son suffisants, j'imagine qu'une partie de ce travail se ferait à la division de l'Ouest.

Mais je crois—je tente de souligner, monsieur Murta, que dans la situation où se trouve actuellement le projet de loi, le gros de la demande à l'égard de la CCT est essentiellement dans les secteurs de la comptabilité et des prix de revient, et à moins que tout cela soit transféré dans l'Ouest, VIA et tout le reste, je ne pense pas que ce soit faisable d'en faire le partage pour des raisons opérationnelles internes.

**M. Murta:** Merci. Ceci était très intéressant.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je comprends maintenant que la division de l'Ouest n'a pas été constituée en vertu du chapitre 24(1)(f) de la Loi nationale sur le transport. Puis-je alors vous demander en vertu de quelle disposition elle a été constituée?

**M. Heads:** Monsieur le président—et je vous demanderais de bien le vérifier en temps utile—je pense qu'elle a été établie par ordre de la commission; en d'autres mots par une décision des commissaires.

**M. Mazankowski:** Il y a donc quelque chose là. Puisqu'elle a été établie par décret. Elle existe donc.

**Le président:** Il y a une distinction ici, cependant; selon que l'on le considère sous un angle administrateur ou légal.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** On pourrait le considérer comme étant illégal.

**Le président:** Ce n'est pas forcément le cas; il me semble que si l'on le considère du point de vue administratif, cela relèverait de la commission et non pas une question tombant sous l'effet de la Loi sur les transports nationaux. Je ne suis pas juriste; voilà pourquoi il m'est encore plus difficile de l'apprécier, mais si cela n'existe pas en droit, je vois mal comment on pourrait encore y référer selon le droit.

**M. Mazankowski:** Il se peut que j'aie coupé la parole à M. le docteur Heads. Il voudrait sans doute entendre plus de commentaires là-dessus.

**M. Heads:** Non, merci, monsieur Mazankowski, vous ne m'aviez pas coupé la parole. Si vous voulez, je peux très bien

## [Texte]

thing was established by order of the commission to the committee, if you would like.

**Mr. Mazankowski:** No one around this committee table, with the exception of Mr. Tessier, has disagreed with the thrust of my colleague's amendment.

**Mr. Flis:** On a point of order, there is a question that legally it is not acceptable.

**Mr. Mazankowski:** You are talking about legalistic jargon; I am talking about the spirit and thrust of it; and there is a great difference.

It seems to me for greater clarity, Mr. Chairman—and the dilemma has been expounded by the officials... I thought the work of this committee was to try to help and facilitate the development of a palatable piece of legislation, and I think it was with the intention of providing greater clarity that the western division was to be involved to the greatest extent possible in the administration and the handling of this bill.

I wonder, Mr. Chairman, in order to maintain the principal thrust of my colleague's amendment, whether the committee may not consider wording along this line: "Commission" means the Canadian Transport Commission and shall be deemed to include what is commonly known as the Canadian Transport Commission, western division. Another suggestion would be that after the words "means the Canadian Transport Commission" you could add the words "including the western division thereof". That would provide greater clarity. It would provide for some opportunity in the future to highlight the presence of the western division of the CTC and the important role that it now plays and the increasing role that it is most likely to play in terms of the administration of this bill.

If either one of those two suggestions would appear to be in order, I would be prepared to make an amendment or ask Mr. Neil to withdraw his amendment and move something along those lines.

**The Chairman:** I have a whole list here so I would like to hear from members in the order in which I have taken their names and then we will try to come to some decision.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** To follow up on—I think it was the question Mr. Murta raised. When the "western division" of the CTC makes a ruling or a decision on the abandonment of a branch line or a railway crossing or what not, does the Rail Transport Committee in Ottawa or the whole commission have to ratify it or do they rule upon it or do they just accept it? What has been the practice? Has that western division had some reasonable autonomy in terms of the decisions it makes and the Railway Transport Committee in Ottawa, or the CTC as a whole does not intervene or interfere?

**The Chairman:** Dr. Heads.

## [Traduction]

vous fournir des copies du document où il est question de sa mise en oeuvre par ordre de la commission auprès du comité.

**M. Mazankowski:** Il n'y a personne ici, à l'exception de M. Tessier qui aurait exprimé son désaccord quant à l'esprit de l'amendement que présente mon collègue.

**M. Flis:** Il y a un point d'ordre ici; il y a une question que cela est inadmissible sur le plan légal.

**M. Mazankowski:** Vous parlez d'avocasseries; distinction.

Il me semble, monsieur le président, pour qu'il y ait plus de clarté... le dilemme ayant été bien présenté par les officiers... que le mandat de ce comité vise à prêter tout le concours voulu pour favoriser l'élaboration d'une pièce législative acceptable et je crois qu'il s'agissait de clarifier encore plus le rôle que devra jouer le plus possible la division de l'ouest dans l'administration et dans l'exécution de ce projet de loi.

Je me demande monsieur le président, et cela, afin de demeurer fidèle à l'esprit véritable de l'amendement que proposa mon collègue, s'il ne serait pas opportun que le comité puisse songer à formuler de la façon suivante: «Commission» signifie la Commission canadienne des transports y comprenant ce que l'on appelle couramment la Commission canadienne des transports, Division de l'ouest. Une autre proposition voudrait qu'après les mots «signifie la Commission canadienne des transports» l'on puisse ajouter les mots «y inclus la division de l'ouest». Cela aurait pour but de clarifier encore plus la question. Cela pourrait à l'avenir fournir l'occasion de souligner l'importance de la division ouest de la CCT ainsi que le rôle important que cet organisme joue présentement et le rôle accru qu'il pourra jouer quant à l'administration de ce projet de loi.

Si l'une des deux propositions vous semblent en règle, je proposerais volontiers un amendement, ou encore, je demanderais à M. Neil de retirer son amendement ou de proposer quelque chose à cet effet.

**Le président:** J'ai ici devant moi une liste et j'aimerais entendre les membres par ordre d'inscription tel que je l'ai établi. Ensuite nous essayerons d'en arriver à un consensus.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Afin d'en assurer le suivi, je crois qu'il s'agit de la question que souleva M. Murta, à savoir, lorsque la «division de l'Ouest» de la CCT régit ou décide de l'abandon d'un enbranchement ou d'une traverse à niveau, ou que sais-je encore, est-ce que la Commission canadienne des transports à Ottawa ou la Commission en son entier doit le ratifier, ou est-ce qu'elle statue ou l'accepte tout simplement? Quelle a été la pratique? La division de l'ouest a-t-elle eu une autonomie quelconque raisonnable en termes de pouvoir de décision et que la Commission canadienne des transports à Ottawa, ou la CCT en son entier n'intervienne ou ne s'immisce pas?

**Le président:** Monsieur le docteur Heads.



[Text]

**Mr. Heads:** On the branch-line abandonment activities the decisions have been made by the western division without any influence from Ottawa at all.

**Mr. Mazankowski:** Now, is that legal or illegal?

**The Chairman:** Proceed, Dr. Heads.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Are they members of the commission or not members of the commission?

**The Chairman:** Order, Mr. Reid. I will take your name off the list.

• 1500

Dr. Heads has the floor.

**Mr. Heads:** Essentially, on the branch-line abandonment area in western Canada, this had been delegated to the western division; as indeed I realize you are well aware, Mr. Benjamin, of course.

About the grain co-ordinators, that function is carried out exclusively by the western division; but it is an administrative function. It does not involve any decisions of a regulatory body. The work on crossings also does not involve any regulatory decisions. The work is co-ordinated in western Canada by the office in Saskatoon. The actual field inspections are carried out mainly by the Railway Transport Committee offices in Vancouver, Calgary and Winnipeg, which do not report to the western division but to the headquarters, Railway Transport Committee.

The work on branch-line rehabilitation inspection again does not involve any regulatory decisions. It is purely administrative. It is carried out under the overall aegis of the western division. It has been carried out at times, again, using staff of the Railway Transport Committee.

When the western division commissioners sit on a safety matter, they are sitting as a committee delegated by the Railway Transport Committee to look into the problem that is involved. Certainly in the case of the Winnipeg hearing and in the case of the upcoming hearing on the accident at Carstairs in Alberta, the panel will be composed of three commissioners. They will make the decision, because essentially the three commissioners sitting together are the Railway Transport Committee, and the Railway Transport Committee does not review the decisions of its panels that have heard cases.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** You say then it is only on the railway branch lines that the western division makes a decision. That is it. It does not have to refer back to the Railway Transport Committee or to the CTC as a whole. Is that authority, since it is not by statute, a delegated authority by the CTC; and if so, can the CTC legally delegate?

I am just wondering if somebody could not appeal. If this is not a legal entity—the western division—somebody could

[Translation]

**M. Heads:** Pour ce qui a trait à l'abandon d'opérations relatives à l'embranchement, la division de l'ouest a toujours eu pouvoir de décision sans qu'Ottawa l'incite pour autant.

**M. Mazankowski:** Alors, est-ce légal ou illégal?

**Le président:** Poursuivez, monsieur le docteur Heads.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Sont-ils membres de la Commission ou non?

**Le président:** À l'ordre, monsieur Reid. Je vous rayerai de la liste.

La parole est au docteur Heads.

**M. Heads:** Essentiellement, au sujet de l'abandon des embranchements dans l'Ouest du Canada, ceci a été délégué à la division de l'Ouest; comme, bien entendu, je me rends compte que vous le savez fort bien, monsieur Benjamin.

Au sujet des coordinateurs du grain, cette fonction est accomplie exclusivement par la division de l'Ouest; mais c'est une fonction administrative. Elle n'implique aucune décision d'un pouvoir de réglementation. Le travail aux passages à niveau ne demande aucune décision d'un pouvoir de réglementation non plus. Le travail est coordonné dans l'Ouest du Canada par le bureau à Saskatoon. Les examens directs sur le terrain sont effectués principalement par les bureaux du Comité des transports ferroviaires à Vancouver, Calgary et Winnipeg, qui ne relèvent pas de la division de l'Ouest mais du quartier général, Comité des transports ferroviaires.

Le travail sur l'inspection de la remise en état des embranchements ferroviaires ne comprend aucune décision d'un pouvoir de réglementation. Il est simplement administratif. Il est fait sous l'égide générale de la division de l'ouest. Parfois, il est fait se servant, encore une fois, du personnel du Comité des transport ferroviaires.

Quand les commissaires de la division de l'Ouest siègent pour discuter une question de sécurité, ils le font comme comité avec délégation du Comité des transports ferroviaires, pour étudier le problème en cause. Sans doute, dans le cas de l'audience de Winnipeg et dans celui de l'audience prochaine au sujet de l'accident à Carstairs en Alberta, le comité sera composé de trois commissaires. Ils prendront les décisions, parce que essentiellement, trois commissaires qui siègent ensemble représentent le Comité des transports ferroviaires et le Comité des transports ferroviaires n'examine pas les décisions de ses membres qui ont entendu des causes.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Vous dites que la division de l'Ouest prend des décisions au sujet des embranchements des chemins de fer seulement. C'est cela. Elle n'a pas à consulter le Comité des transports ferroviaires ou la Commission canadienne des transports en général. Vu que cette autorité n'est pas législative, est-ce une autorité déléguée par la CCT? Si oui, la CCT peut-elle déléguer légalement?

Je me demande si quelqu'un ne pourrait interjeter appel. Si la division de l'Ouest n'est pas une entité légale, quelqu'un

[*Texte*]

appeal, on one side of the argument or the other, any decisions of the western division on a given branch line. If the CTC has delegated that authority and there is nothing—does it have the power to delegate its own authority to two commissioners?

**Mr. Heads:** Mr. Benjamin, I am not a lawyer. I do not think I am competent to answer the question. I rather wish the CTC had not delegated its best rail lawyer to the service of this committee; then I would be able to call on him to tell me what the position was on that.

**The Chairman:** We can still call on him.

Mr. Thompson.

Mr. Thompson is acting as counsel to the committee, and in that capacity is competent to answer questions.

Did you hear the question, Mr. Thompson?

**Mr. Keith Thompson (Senior Counsel, Canadian Transport Commission):** No.

**The Chairman:** The question was whether or not the CTC, or the RTC, has the authority to delegate powers to the so-called "western division".

**Mr. Thompson:** In my opinion, Mr. Chairman, it does. The western division commissioners are also members of the Railway Transport Committee, and therefore when a case involves railways, they may be sitting as the western division, but primarily they are sitting as commissioners of the overall RTC. So it is not so much a delegation from the committee to a division as a designation within the committee of which commissioners who are members of the committee will hear that particular case.

• 1505

**The Chairman:** In your opinion, Mr. Thompson, does the amendment before the committee at the moment affect, in any way, the ability of the so-called western division to do the job that has been delegated to it?

**Mr. Thompson:** The amendment currently before you does not impair their function but rather adds emphasis to their existence.

**The Chairman:** Next is Mr. Gourde.

Are you not through yet, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** No, we have a neat quagmire here. If the CTC, or the RTC, has the authority to delegate that power to commissioners, then the CTC or the RTC has removed itself in practice—in what has occurred... from any overruling or final judgment on the abandonment or the retention of a branch line, for example, they have left it entirely up to the western division.

**The Chairman:** Mr. Thompson.

**Mr. Thompson:** Yes. If the particular, say, western branch line case were heard by Commissioners McDonough and

[*Traduction*]

pourrait en appeler d'un côté ou de l'autre d'un argument, des décisions de la division de l'Ouest sur un embranchement donné. Si la CCT a délégué cette autorité et il n'y a rien—a-t-elle le pouvoir de déléguer sa propre autorité à deux commissaires?

**M. Heads:** Monsieur Benjamin, je ne suis pas avocat. Je ne crois pas avoir la compétence pour répondre à la question. Je préférerais que la CCT n'ait pas délégué son meilleur avocat en matières ferroviaires à ce Comité; alors, je pourrais lui demander de nous donner la réponse à cette question.

**Le président:** Nous pouvons encore le lui demander.

M. Thompson.

M. Thompson agit à titre d'avocat pour le Comité et en cette qualité, il a la compétence pour répondre aux questions.

Avez-vous entendu la question, monsieur Thompson?

**M. Keith Thompson (avocat-conseil supérieur, Commission canadienne des transports):** Non.

**Le président:** La question est si oui ou non la CCT ou le CTF a l'autorité de déléguer ses pouvoirs à la soi-disant «division de l'Ouest».

**M. Thompson:** À mon avis, monsieur le président, elle a cette autorité. Les commissaires de la division de l'Ouest sont aussi membres du Comité des transports ferroviaires, et par conséquent, quant un cas concerne les chemins de fer, ils peuvent siéger en tant que représentants de la division de l'Ouest, mais en premier lieu, ils siègent comme commissaires de CTF en général. Alors, ce n'est pas tellement une délégation d'un comité à une division, mais plutôt une nomination à l'intérieur d'un comité, de commissaires qui sont membres du comité, et qui vont entendre ce cas particulier.

**Le président:** Selon vous, monsieur Thompson, est-ce que l'amendement dont le Comité est saisi aurait pour but d'affecter d'une manière quelconque la compétence que détient la prétendue division de l'ouest en ce qui concerne l'exécution des tâches qui ont été déléguées?

**M. Thompson:** L'amendement qui nous est présenté n'aurait pas pour but d'entraver son fonctionnement mais bien plutôt d'accentuer son rôle.

**Le président:** Je donne la parole à M. Gourde.

Vous n'avez pas terminé, monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Non, nous nous voyons dans un véritable imbroglio ici. Si la CCT, ou la CTR, détient l'autorité de déléguer les pouvoirs à ses membres de la commission, alors la CCT ou la CTR aurait effectivement abandonné, ce qui en a été le cas d'ailleurs, tout pouvoir de décision quant au rejet ou jugement définitif concernant l'abandon ou le maintien d'un embranchement par exemple; ce qui veut dire que l'on aurait tout laissé à la discrétion de la division de l'ouest.

**Le président:** Monsieur Thompson.

**M. Thompson:** Oui. Disons que les membres de la commission, par exemple, MM. McDonough et Wolfe auraient à



*[Text]*

Wolfe sitting as the western division, they would be making a decision of the Railway Transport Committee, because they are first and foremost members of the Railway Transport Committee. They derive jurisdiction to hear the case, not because they are located in Saskatoon, but because they are members of the Railway Transport Committee, and once that decision is made it is then subject to review only by the review committee or by the appropriate court.

In order to provide a full answer, I would have to tell you that there are many instances in which any two commissioners of the Railway Transport Committee would hear any railway case and make a decision and their decision would not be reviewable by the Railway Transport Committee. The Railway Transport Committee consists of sometimes six, seven or eight railway commissioners and I can think of no example in the past 12 years where every member of the Railway Transport Committee sat on a given case; usually three, sometimes two, or, in certain cases, one commissioner may hear a case pursuant to the provisions of Section 19.(1)(b) of the National Transportation Act.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, we have been told that there is no statutory provision for a western division of the CTC. Legally, it has no standing in statutes. Now you are telling me that the CTC, or the RTC, can delegate powers to a division of the CTC that has no legal standing.

**Mr. Thompson:** The delegation that takes place is the delegation of a case to two members of the Railway Transport Committee, and they could be any two members. But when the matter is assigned to, say, Commissioner Wolfe and Commissioner McDonough and it is a case in western Canada, they go out and hear the case and they are acting with the full authority and power of the Railway Transport Committee. Therefore, in this discussion it is my view that the western division does not have a status as if it were a committee. It is merely an administrative designation that was applied to indicate the existence of a regional office with special application hearing powers, and that is what the office is in Saskatoon.

**Mr. Benjamin:** All the more reason to pass the amendment, Mr. Chairman.

**An hon. Member:** I do not see that.

**The Chairman:** I am having difficulty with that logic too.

Mr. Gourde.

**M. Gourde:** Merci, monsieur le président.

M. Mazankowski disait tout à l'heure que seulement M. Tessier semblait s'opposer à cet amendement. Il inscrira dans son livre qu'il y en a un deuxième qui s'appelle Gaston Gourde.

*[Translation]*

entendre un litige concernant l'embranchement de l'ouest, ceux-ci devant siéger en tant que représentants de la division de l'ouest, il statueraient en tant que Comité du transport ferroviaire puisqu'ils sont avant tout des membres de ce Comité. Ils auraient compétence pour recevoir le litige, non pas parce qu'ils sont situés à Saskatoon, mais parce qu'ils sont membres du Comité du transport ferroviaire. Leur décision, une fois rendue, serait portée en appel que seul le comité d'examen ou la cour compétente pourra statuer.

Afin de vous fournir une réponse adéquate, j'aurais à vous signaler qu'à plusieurs occasions il y a eu deux membres du Comité du transport ferroviaire qui ont entendu des causes relatives aux questions ferroviaires. Ils ont statué sans que leurs décisions soient pour autant étudiées par la suite au sein du Comité du transport ferroviaire. Ce comité est formé quelque fois de six, de sept ou de huit membres et à ma connaissance, je ne peux vous citer un seul exemple, où, depuis 12 ans, tous les membres du Comité du transport ferroviaire ont siégé pour entendre un litige quelconque, il s'agissait bien souvent de trois, quelquefois de deux, ou encore pour certains cas, d'un seul membre qui auraient entendu un litige conformément aux dispositions de l'article 19.(1) (b) de la Loi sur les transports nationaux.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, on nous a avisé qu'il n'existe aucune loi statutaire concernant une division ouest de la CCT. Elle n'a aucune validité sur le plan légal de par les statuts. Vous me dites maintenant que la CCT ou la CTR peut déléguer des pouvoirs à une division de la CCT n'ayant aucun statut légal.

**M. Thompson:** La délégation ici est celle d'une délégation de pouvoirs accordée à deux membres du Comité du transport ferroviaire pour adjuger, et cela signifie qu'il s'agit de deux membres quelconque. Or, lorsque la question est confiée par exemple aux membres de la commission, soit M. Wolfe ou M. McDonough, et, qu'il s'agit d'un litige soulevé à l'ouest du Canada, ils peuvent s'y rendre pour l'entendre tout en étant munis de l'autorité et des pouvoirs pleins et entiers du Comité du transport ferroviaire. Par conséquent, il s'agit en l'occurrence et à mon avis, que la division de l'ouest ne possède aucun statut en tant que comité. Il est dès lors question d'une simple désignation administrative pour souligner l'existence d'un bureau régional muni de pouvoirs pour recevoir les litiges et c'est bien la fonction du bureau situé à Saskatoon.

**M. Benjamin:** C'est à plus forte raison qu'il faudrait adopter l'amendement, monsieur le président.

**Une voix:** Moi, je ne le vois pas.

**Le président:** J'ai de la difficulté à suivre cette pensée aussi.

Monsieur Gourde.

**Mr. Gourde:** Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Mazankowski said a short time ago that only Mr. Tessier appeared to be against this amendment. He can write down in his book that there is a second one, whose name is Gaston Gourde.

[Texte]

[Traduction]

• 1510

On vient de perdre 45 belles minutes à parler d'un sujet tout à fait technique qui, je pense, a été très bien expliqué par les gens qui sont au bout de la table ainsi que par ce monsieur dont j'ai oublié le nom. On a tout expliqué de façon claire, nette et précise, et si on n'est pas bouché, on comprend que cette division de l'Ouest est une division administrative à l'intérieur d'un comité qui, au même titre que n'importe quel comité qui de la Chambre des communes, délègue à deux ou trois personnes le mandat de s'attacher de façon plus particulière à un sujet. Ces personnes-là doivent faire rapport à ce comité, et c'est toujours le comité qui est l'autorité suprême dans les circonstances.

J'espère qu'au lieu de faire de la politique facile en essayant de mettre inutilement le mot «Ouest» quelque part dans la loi alors qu'on le retrouve en quantité industrielle dans le projet de loi C-155, les gens de l'Opposition vont plutôt essayer de travailler pour le mieux-être des Canadiens en général, en essayant de régler une fois pour toutes cette question du projet de loi C-155. J'espère qu'ils vont arrêter de faire de la basse politique avec cela.

Je pense donc que c'est clair, net et précis et qu'on devrait passer à une autre question. On devrait tout de suite mettre cet amendement aux voix. Je suis de ceux qui voteront contre.

**The Chairman:** I am prepared to make a ruling on the admissibility of this amendment. Does the committee wish me to do it now, or do you want me to hear the other members whose names I have on my list?

**An hon. Member:** Now.

**Mr. Mazankowski:** I for one would like to ask a couple of questions before . . .

**The Chairman:** All right. I will go through the list I have at the moment.

**Mr. Flis:**

**Mr. Flis:** I would just like to ask a brief question of Mr. Thompson while he is here with us.

Mr. Thompson, we have heard about the excellent work that the western division is doing and will be doing out in western Canada. The definition as it is here is that "Commission" means the Canadian Transport Commission. Will this hamper the excellent work of the western division in any way, with the bill as it is written now?

**Mr. Thompson:** Legally it should not hamper it, because the expression "Canadian Transport Commission" encompasses all its parts, wherever located. But as I understand it, the amendment's motive was to add emphasis to the existence of the western arm of the CTC.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski; and you had better be persuasive.

We just wasted a good 45 minutes talking about a completely technical subject which, I think, has been very well explained by the people at the other end of the table, as well as by the gentleman whose name I have forgotten. Everything has been explained in a clear, plain and exact fashion, and if we are not completely stupid, we understand that this division of the West is an administrative division within a committee which, for the same reason as any other House of Commons Committee, delegates a mandate to examine a question more thoroughly to two or three people. These people must give a report to the committee, with the committee always having the ultimate authority under the circumstances.

I hope that, instead of scoring easy political points by trying, in vain, to put the word "West" somewhere in the Act, while this word is found in great profusion in the text of Bill C-155, those on the Opposition will, rather, try to work for the welfare of Canadians in general, by trying to resolve once and for all, this issue covered in Bill C-155. I hope that they are going to stop playing dirty politics with that.

I think that everything is clear, plain and exact, and that we should move on to another question. This amendment should be voted on immediately. I am one of those who will be voting against it.

**Le président:** Je suis prêt à me prononcer sur la recevabilité de cet amendement. Le Comité souhaite-t-il que je le fasse maintenant ou préférez-vous entendre les autres membres dont j'ai les noms sur ma liste?

**Une voix:** Maintenant.

**M. Mazankowski:** Pour ma part, j'aimerais d'abord poser une question avant . . .

**Le président:** Très bien. Je vais donner la parole à ceux dont j'ai déjà les noms sur ma liste.

Monsieur Flis.

**M. Flis:** Je voudrais seulement poser une courte question à M. Thompson tandis qu'il est ici.

Monsieur Thompson nous avons entendu parler de l'excellent travail que la Division de l'Ouest fait déjà et continuera à faire dans l'Ouest. D'après la définition telle que formulée ici, le mot «Commission» désigne la Commission canadienne des transports. Est-ce que cela peut nuire de quelque façon à l'excellent travail que fait la Division de l'Ouest, étant donné la formulation actuelle du projet de loi?

**M. Thomson:** Légalement, cela ne devrait pas lui nuire, parce que l'expression «Commission canadienne des transports» comprend tous les éléments, où qu'ils soient. Mais si j'ai bien compris, l'amendement avait pour but d'insister sur l'existence de la Division de l'Ouest de la CCT.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Mazankowski et soyez convaincant.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** No, it is a matter of clarification. I think I have been pretty persuasive.

**The Chairman:** You have.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Thompson, under what authority, then, is the western division located in Saskatoon? The office of the CTC, in the original National Transportation Act—and I understand it has been amended—the office was specifically prescribed as being in Ottawa. I understand there has been an amendment which changed that to incorporate the National Capital Region. Was there a similar amendment to allow an office to be established in Saskatoon? It seems to me that unless there is that provision in the bill to open up satellites across the country, there is prospective contravention of the legislation. How would the CTC get around that?

**The Chairman:** Mr. Thompson.

**Mr. Thompson:** Perhaps my colleague or colleagues from the commission will correct me if I am wrong, but I recall that the western division was established merely at the direction of the commission itself. It was known by the commission that there was support for that idea within the Government of Canada, and a decision was made to establish the western division in Saskatoon and to assign to it sufficient commissioners to constitute a quorum. Now I believe that the formal way of establishing such an organization perhaps would have been under Section 12.(2)—I have not got my act in front of me but I think that section provides for the minister on the recommendation of the Governor in Council . . . thank you. Sorry; it is the other way around.

• 1515

The Governor in Council, upon the recommendation of the minister, may establish at any place or places in Canada such office or offices as are required for the commission and may provide therefore the necessary accommodation, furnishings, stationery and equipment.

**The Chairman:** Excuse me; may I have a supplementary right there?

**Mr. Thompson:** Yes.

**The Chairman:** Are the offices which are established within the National Capital Region referred to just as offices or as head office?

**Mr. Thompson:** Well, that is governed by Section 13.(1) as now amended and it says:

The Governor in Council shall upon the recommendation of the minister provide within the City of Ottawa . . .

—which now reads “National Capital Region”, I believe . . .

. . . a suitable place in which the meetings of the commission may be held and, also, suitable offices for the commissioners and for the secretary and the other officers and employees of the commission, and all necessary furnishings, stationery and equipment for the conduct, maintenance and performance of the duties of the commission.

[Translation]

**M. Mazankowski:** Non, c'est une question d'éclaircissement. Je pense avoir été plutôt convaincant.

**Le président:** Vous l'avez été.

**M. Mazankowski:** Monsieur Thompson, en vertu de quelle autorité, la Division de l'ouest se trouve-t-elle à Saskatoon? D'après la Loi nationale sur les transports, le Bureau de la CCT . . . et je crois comprendre qu'elle a été modifiée . . . on stipulait que le bureau se trouvait à Ottawa. Si j'ai bien compris, on a apporté une modification à cette disposition pour y intégrer la région de la Capitale nationale. Y a-t-il eu une modification semblable permettant l'établissement d'un bureau à Saskatoon? Il me semble que si le projet ne prévoit pas l'établissement de bureaux secondaires un peu partout au pays, que cela pourrait éventuellement contrevenir à la loi. Comment la CCT pourrait-elle obvier à cela?

**Le président:** Monsieur Thompson.

**M. Thompson:** Peut-être que mes collègues ou les collègues de la Commission me corrigeront si je me trompe, mais je me souviens que la Division de l'Ouest n'a été créée que sur les ordres de la Commission elle-même. On savait que le gouvernement appuyait cette décision d'établir la Division de l'Ouest à Saskatoon et de lui affecter un nombre suffisant de commissaires pour qu'il y ait quorum. Je crois toutefois que la façon réglementaire d'établir un tel organisme aurait peut-être été prévue au paragraphe 12.(2)—je n'ai pas la loi devant moi, mais je pense que ce paragraphe prévoit que le ministre, sur la recommandation du gouverneur en conseil,—merci. Je m'excuse, c'est dans l'autre sens.

Suite à la recommandation du ministre, le gouverneur en conseil peut établir à tout endroit ou tous endroits au Canada tout bureau ou tous bureaux dont la Commission peut avoir besoin, et par conséquent lui fournir les locaux, le mobilier, la papeterie et le matériel nécessaires.

**Le président:** Excusez-moi; puis-je poser une question supplémentaire, tout de suite?

**M. Thompson:** Oui.

**Le président:** Les bureaux qui se trouvent dans la Région de la Capitale nationale sont-ils considérés uniquement des bureaux ou comme le siège social?

**M. Thompson:** Eh bien, cela relève du paragraphe 13.(1) tel que modifié, qui stipule:

Sur la recommandation du ministre, le gouverneur en conseil fournira dans la ville d'Ottawa . . .

—ce qui se lit maintenant ‘région de la Capitale nationale’, je crois . . .

. . . un endroit convenant aux réunions de la Commission ainsi que les bureaux nécessaires aux commissaires, au secrétaire et aux autres cadres et employés de la Commission, ainsi que tout le mobilier, la papeterie et le matériel nécessaires à l'exercice, au soutien et à l'exécution des fonctions de la Commission.

## [Texte]

So the wording of Section 13.(1) provides for the establishment of the commission offices at Ottawa—or, now, the National Capital Region—but it seems to me that the act foresaw the advisability of establishing other offices of the commission throughout Canada. And it seems to me that the method by which that would be done would be by the Governor in Council upon recommendation of the Minister of Transport.

Now I may be wrong but, in the case of the western division, I do not think that route was followed; therefore, the western division was established as a division which had commissioners present at that office. The Canadian Transport Commission has offices, especially . . . well, its Railway Transport Committee has offices operated by staff in various major cities in Canada. I believe the purpose behind calling this the “western division” was that it was going to have enough commissioners there to be able to make decisions, as opposed to being merely an office manned by members of the staff such as we have, for example, in Winnipeg or Calgary or Vancouver.

**Mr. Mazankowski:** Well, then the other offices that you refer to, Mr. Thompson, I take it, do not have permanent commissioners attached to them?

**Mr. Thompson:** That is correct.

**Mr. Mazankowski:** So there is a difference.

**Mr. Thompson:** No doubt about it, there is a difference. It is the only office in Canada at which there are permanently-stationed commissioners. Now I should add something. Those commissioners also, from time to time, attend meetings at headquarters.

**Mr. Mazankowski:** And vice-versa. Presumably, there would be some commissioners from headquarters which may complement the commissioners in work in the western division as well, I presume. Is that correct?

**Mr. Thompson:** Yes. There is an exchange of commissioners back and forth. Sometimes, it is considered desirable to have a panel of three, and a commissioner from the Hull office will join his colleagues from the western division. Also, there have been general commission meetings—that is, meetings of all commissioners—held in the western division.

**Mr. Mazankowski:** I guess the question I then have to ask is this: If the CTC western division is not constituted as a legal authority, does the CTC in itself have the legal authority to establish the kind of office now located in Saskatoon and commonly referred to as the “Western Division of the CTC”? If the provisions of Section 13.(2) were not utilized, then under what authority of the act was the western division of the CTC established?

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, it may raise a question as to the legitimacy of the establishment of the office, but it would be my position that it does not in any way impair the legal effect or legitimacy of any decisions made . . .

**Mr. Mazankowski:** No.

## [Traduction]

Le paragraphe 13.(1) prévoit donc l'établissement des bureaux de la Commission à Ottawa—dans la Région de la capitale nationale, maintenant—mais il me semble que la loi a prévu qu'il était souhaitable de créer d'autres bureaux de la Commission partout au Canada. Et il me semble que la façon de procéder se fait par une recommandation du ministre des Transports au gouverneur en conseil.

Je me trompe peut-être, mais dans le cas de la Division de l'ouest, je ne pense pas qu'on ait procédé de cette façon. On aurait donc établi la Division de l'Ouest comme une division ayant des commissaires dans son bureau. La Commission canadienne des Transports a des bureaux, surtout—eh bien, c'est le Comité du transport ferroviaire qui a des bureaux exploités par le personnel dans différentes grandes villes du Canada. Je pense qu'on a appelé cela la ‘Division de l'Ouest’ pour qu'il y ait assez de commissaires sur place pour prendre des décisions et que ce ne soit pas uniquement un bureau où on ne trouve que du personnel comme celui qu'enous avons, par exemple à Winnipeg, à Calgary ou à Vancouver.

**M. Mazankowski:** Eh bien, si j'ai bien compris, monsieur Thompson, les autres bureaux dont vous parlez n'ont pas de commissaires en permanence?

**M. Thompson:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** Il y a donc une différence?

**M. Thompson:** Bien sûr qu'il y a une différence. C'est le seul bureau du Canada où il y ait des commissaires en permanence. Je voudrais maintenant ajouter quelque chose. Ces commissaires assistent aussi de temps en temps à des réunions de l'Administration centrale.

**M. Mazankowski:** Et inversement. Je suppose qu'il y a aussi des commissaires de l'Administration centrale qui viennent aussi participer aux travaux de la Division de l'Ouest. Est-ce exact?

**M. Thompson:** Oui. Il y a un échange de commissaires. On considère parfois indiqué de constituer un groupe de trois et un commissaire du bureau de Hull vient se joindre à ses collègues de la Division de l'Ouest. Il y a aussi eu des réunions générales de la Commission—c'est-à-dire une rencontre de tous les commissaires—dans la Division de l'Ouest.

**M. Mazankowski:** Je suppose alors qu'il me faut poser la question suivante: Si la Division de l'Ouest de la CCT n'est pas légalement constituée, la CCT elle-même a-t-elle légalement le droit d'établir un bureau comme celui qui se trouve actuellement à Saskatoon et qu'on appelle ordinairement la ‘Division de l'Ouest de la CCT’? Si on ne s'est pas prévalu des dispositions du paragraphe 13.(2), comment l'établissement de la Division de l'Ouest de la CCT est-il justifié par la loi?

**M. Thompson:** Monsieur le président, cela peut mettre en cause la légitimité de l'établissement du bureau, mais je dirais que cela n'infirme en aucune façon l'effet légal ou la légitimité de toute décision prise . . .

**M. Mazankowski:** Non.



[Text]

**Mr. Thompson:** —by any commissioners purporting to act as a western division because they derive their authority from their membership on the Railway Transport Committee.

• 1520

**Mr. Mazankowski:** Then would you believe that in order to provide for greater clarity it would perhaps be acceptable to include the words "and shall be deemed to include what is commonly known as the Canadian Transport Commission western division"? The point members on this side and my colleague who moved the amendment are trying to make it simply that the western division of the CTC should be the body that is primarily responsible for the administration of this bill.

While it is not constituted legally today, it may very well at some point in time be constituted in a different fashion and if this bill is going to withstand the test of time, surely... We are not passing the bill for today or tomorrow or for the next year or five years; we are passing a bill that is going to take us into the next century. In your view, from a legal or technical point of view, would there be any difficulty in rewording an amendment along those bases? Do you think it could be properly construed in that context?

**The Chairman:** Before Mr. Thompson answers, I must say to you, Mr. Mazankowski, that there is a difference between legal and technical and procedural.

**Mr. Mazankowski:** All right.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Just watching this committee trying to get around the rules!

**The Chairman:** Mr. Thompson.

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, I am going to answer the question as if it had been put to me this way: Would the inclusion of the amendment impair the operation of the Hull office of the CTC? I do not think it would.

**Mr. Mazankowski:** Would it enhance the so-called operation of the western division of the CTC?

**Mr. Thompson:** It would, but I have to share with the other gentleman some concern that the wording of this amendment not give the impression that there are two separate Canadian Transport Commissions. I can see an amendment which would say, for the sake of emphasis, for example, that commission means the Canadian Transport Commission including the western division thereof. In my opinion, that gives the western division whatever emphasis is desirable in the opinion of some people while still preserving the notion that whatever the western division is, it is part of the Canadian Transport Commission.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** How do you include the western division thereof in a law when in law there is no western division?

**Mr. Thompson:** Mr. Chairman, there is nothing in the act which says that an entity created anywhere in Canada would be called a division. It has been called a western division for the purpose of identification. I see nothing wrong with calling

[Translation]

**M. Thompson:** ... par un commissaire agissant au nom de la Division de l'Ouest parce que son pouvoir lui vient de sa participation au Comité de transport ferroviaire.

**M. Mazankowski:** Seriez-vous alors d'avis que pour être plus clair, il serait peut-être indiqué d'ajouter les mots «et sera considérée comme comprenant ce qui est communément appelé la Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports»? Mes collègues et moi avons proposé cet amendement simplement pour indiquer que c'est la Division de l'Ouest de la CCT qui devrait être tenue responsable de l'administration de ce projet de loi.

Bien qu'elle ne soit pas légalement constituée aujourd'hui, il se peut très bien qu'elle soit constituée différemment plus tard et si ce projet de loi doit résister au temps, il faut certainement... Nous n'adoptons pas ce projet de loi pour aujourd'hui ou demain ni pour un ou cinq ans. Ce projet de loi durera jusqu'au siècle prochain. À votre avis, d'un point de vue juridique ou de forme, y aurait-il un inconvénient à reformuler un amendement de cette façon? Pensez-vous qu'il pourrait légitimement s'inscrire dans ce contexte?

**Le président:** Avant que M. Thompson ne réponde, je dois vous dire, monsieur Mazankowski, qu'il y a une différence entre légalité, forme et procédure.

**M. Mazankowski:** Très bien.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je regarde seulement le Comité qui essaie de contourner les règles!

**Le président:** Monsieur Thompson.

**M. Thompson:** Monsieur le président, je vais répondre à la question comme si elle m'avait été posée de façon suivante: est-ce que l'inclusion de l'amendement nuirait aux opérations du bureau de Hull de la CCT? Je pense que non.

**M. Mazankowski:** Cela faciliterait-il les opérations de la Division de l'Ouest de la CCT?

**M. Thompson:** Oui, mais je dirais, comme cet autre membre, qu'il ne faudrait pas que cet amendement soit formulé de façon à donner l'impression qu'il existe deux Commissions canadiennes des transports. Je verrais un amendement qui insisterait par exemple, sur le fait que la Commission désigne la Commission canadienne des transports ainsi que sa Division de l'Ouest. À mon avis, cela donne à la Division de l'Ouest l'importance que voudraient lui donner certaines personnes tout en conservant le principe que la Division de l'Ouest, quelle qu'elle soit, fait toujours partie de la Commission canadienne des transports.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Comment pouvez-vous inclure la Division de l'Ouest de la CCT dans la loi quand celle-ci ne prévoit pas son existence.

**M. Thompson:** Monsieur le président, il n'y a rien dans la loi qui prévoit qu'une entité créée quelque part au Canada soit appelée une division. On l'a appelée la Division de l'Ouest pour lui donner un nom. Je ne vois aucun inconvénient à ce qu'on

## [Texte]

it a western division; that is what it is known as. It issues its decisions, I might say, as the western division unless it is acting as the Railway Transport Committee, but it has even invented its own order numbering system so that orders issued by the western division are referred to as WDR, etc. So I would say that its existence, while not perhaps proscribed in any specific act, is well known and understood.

**The Chairman:** Until I heard Dr. Heads and others repeatedly refer to it as the western division, I was on the verge of ruling the motion out of order.

• 1525

At the moment I am inclined not to do so but put it to the committee to let the committee dispose of it.

Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Thompson suggested a change to the motion as presented by Mr. Neil, and perhaps...

**The Chairman:** He suggested it, but it has not been moved as an amendment.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I understand that, Mr. Chairman. I just want to ask Mr. Thompson if he could repeat what that motion was and then...

**The Chairman:** I can repeat it.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Would you do that?

**The Chairman:** Yes. "That 'commission' means the Canadian Transport Commission, including the western division thereof."

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, with respect, that it is the alternate wording, one of two alternates that I proposed at that time.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, I think perhaps I should point out to the committee that a source of possible confusion is that we already have a definition of "western division" in the bill, and which means something very different from what is under discussion at the moment.

**The Chairman:** Mr. Lefebvre.

**Mr. D. Lefebvre:** In the bill it says that the words used in this act and also defined in the Canada Grain Act have the same meaning, and the words "western division" are defined in the Canada Grain Act. It is a territorial area that includes basically the three prairie provinces.

**The Chairman:** Mr. Flis, on a point of order.

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, earlier in our discussions Mr. Murta had an excellent suggestion. The suggestion was to the effect that the department officials take the suggested amendment, and now we have various alternatives, have a look at it, study it and come back to the committee in the morning

## [Traduction]

l'appelle la Division de l'Ouest; c'est de cette façon qu'on la désigne. Elle rend ses décisions, si je peux dire, comme Division de l'Ouest, à moins qu'elle n'agisse comme Comité du transport ferroviaire, mais elle a même créé son propre système de numérotation de façon à ce que les ordonnances délivrées par la Division de l'Ouest soient désignées par le sigle ODO, etc. Je dirais donc que si son existence n'est peut-être pas prescrite par une loi, elle n'en est pas moins bien connue et bien comprise.

**Le président:** Tant que je n'ai pas eu entendu M. Heads et d'autres la désigner à plusieurs reprises comme la Division de l'Ouest, j'étais sur le point de déclarer la motion irrecevable.

Maintenant, je pense qu'il vaudrait peut-être mieux pas, mais je laisse au Comité le choix d'en décider.

Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** M. Thompson propose une modification de la motion présentée par M. Neil et peut-être...

**Le président:** Il l'a suggérée, mais il n'a pas proposé d'amendement.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je comprends cela, monsieur le président. Je voudrais seulement demander à M. Thompson s'il voudrait répéter le texte de la motion et ensuite...

**Le président:** Je peux la relire.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Pourriez-vous le faire?

**Le président:** Oui. «Que le mot «commission» désigne la Commission canadienne des transports, y compris sa Division de l'Ouest.»

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je vous fais respectueusement remarquer que c'est une des deux ou trois formulations de ce que j'ai proposé à ce moment-là.

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, je pense que je pourrais peut-être signaler au Comité que la confusion vient peut-être en partie de ce que nous avons déjà dans le projet de loi une définition de la «Division de l'Ouest» et c'est une définition très différente de celle dont nous discutons actuellement.

**Le président:** Monsieur Lefebvre.

**M. D. Lefebvre:** On dit dans le projet de loi que les expressions utilisées sont aussi définies dans la Loi sur les grains du Canada et qu'on leur donne le même sens et l'expression «Division de l'Ouest» est définie dans la Loi sur les grains du Canada. C'est une zone territoriale qui comprend essentiellement les trois provinces des Prairies.

**Le président:** M. Flis invoque le Règlement.

**M. Flis:** Monsieur le président, M. Murta a fait une excellente suggestion tout à l'heure. Il a suggéré que les fonctionnaires du ministère prennent l'amendement suggéré, et nous en avons maintenant de différentes formes, qu'ils l'étudient et reviennent demain matin au Comité après avoir



[Text]

with a decision, and then we can vote on it a little more intelligently.

**The Chairman:** Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, in conjunction with other colleagues at the table we think we have found a motion that may be acceptable to the whole committee. I would read it, not as an amendment but as a discussion point at this time, as another alternative. If it was found acceptable, I am sure I could move the motion further on.

But as a point of discussion, Mr. Chairman, insert after the word "commission" including the Railway Transport Committee of the CTC, as established under Section 24.(f) of the National Transportation Act, and the commissioners assigned to the CTC office located in the City of Saskatoon.

**The Chairman:** It is probably procedurally correct, but I would like to see it and then I will have a suggestion for the committee, if I may. Mr. Benjamin in the mean time.

**Mr. Benjamin:** Just a question. Mr. Kroeger raised the matter that further on in the bill we have western divisions. Is he referring to page 2 under the grain definition? Is that not really a reference to the Wheat Board district?

**Mr. Kroeger:** This is the definition in the act:

Western Division means all that part of Canada lying west of the meridian passing through the eastern boundary of the City of Thunder Bay, including the whole of the Province of Manitoba.

**Mr. Benjamin:** Where is that?

**Mr. Kroeger:** It is a geographic expression.

**Mr. Benjamin:** Just a minute now, hold the phone.

• 1530

**The Chairman:** Mr. Lefebvre.

**Mr. D. Lefebvre:** Mr. Chairman, I do not know if it is a problem more for you than it is for me, but I would like to point out that we talked earlier about potential amendments. This being a potential amendment to the National Transportation Act, it strikes me that if an amendment is developed that implies that there has to be a western division in law, it is in a way impairing the commission's right to organize their work as they deem fit in the National Transportation Act.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, on a point of order here—order or information. They are referring to the western division as defined in the Canada Grain Act, and that is not the same as the area of responsibility of the western division of the Canadian Transport Commission.

[Translation]

pris une décision, ce qui nous permettrait alors de nous prononcer intelligemment.

**Le président:** Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Monsieur le président, avec l'accord d'autres collègues qui sont ici, nous pensons avoir trouvé une motion que tous les membres du Comité pourraient trouver acceptable. Je voudrais la lire, non comme un amendement, mais comme un sujet de discussion, pour le moment, en la considérant comme une autre possibilité. Si on la trouvait acceptable, je pourrais alors proposer la motion.

Mais comme sujet de discussion, monsieur le président, on ajouterait, après le mot «Commission», comprenant le Comité du transport ferroviaire de la CCT, tel qu'établi aux termes de l'alinéa 24.(f) de la Loi nationale sur les Transports, et les commissaires affectés au bureau de la CCT qui se trouve dans la ville de Saskatoon.

**Le président:** Elle est probablement recevable, mais j'aimerais la voir et ainsi j'aurais une suggestion à faire au Comité, si vous me le permettez. Monsieur Benjamin, entre temps.

**M. Benjamin:** Une seule question. M. Kroeger a mentionné que plus loin, dans le projet de loi, il est question de Division de l'Ouest. Veut-il parler de la définition de grain qui se trouve à la page 22? Ne s'agit-il pas là en fait d'un district de la Commission canadienne du blé?

**M. Kroeger:** Voici la définition qui est dans la loi:

La Division de l'Ouest désigne toutes les parties du Canada à l'ouest du méridien passant par la limite est de la ville de Thunder Bay, et comprenant toutes la province du Manitoba.

**M. Benjamin:** Où est-ce?

**M. Kroeger:** C'est une expression géographique.

**M. Benjamin:** Juste un instant, ne coupez pas la communication.

**Le président:** Monsieur Lefebvre.

**M. D. Lefebvre:** Monsieur le président, j'ignore si cela pose plus de difficultés pour vous que pour moi, mais j'aimerais signaler que nous avons parlé tout à l'heure d'amendements possibles. Comme il s'agit là d'un amendement qu'on pourrait possiblement apporter à la Loi nationale sur le transport, il m'apparaît que si on apporte un amendement impliquant que la loi doit prévoir l'existence d'une division de l'Ouest, on risque d'empiéter sur le droit de la Commission d'organiser son travail comme elle le juge bon, tel que prévu dans la Loi nationale des transports.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement... ou je demande des renseignements. On parle de la Division de l'Ouest telle que définie dans la Loi sur les grains du Canada et cette définition ne prévoit pas les mêmes responsabilités que celles qui incombent à la Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports.

[*Texte*]

**The Chairman:** That is what makes it confusing, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** It is just not the same.

**The Chairman:** That is why it is confusing, and that is why Mr. McKnight proposed an alternative.

**Mr. Benjamin:** Mr. Kroeger ran a rabbit up the trail here on me.

**The Chairman:** Well, do not worry about the rabbit; unless it is rabid, it will not hurt you.

All right now, we can only deal with Mr. McKnight's proposed motion if the committee agrees, by unanimous consent, for Mr. Neil to withdraw his motion.

**Mr. Neil:** I would ask that my motion be withdrawn, Mr. Chairman.

Motion withdrawn.

**The Chairman:** Now, Mr. McKnight, would you like to put your motion?

**Mr. Mazankowski:** Make sure it is translated, too.

**Mr. McKnight:** It is, it is in my handwriting into English.

In appreciation and the same spirit that my colleague, Mr. Neil, moved his motion, I would move that after the word "commission" the following be added:

including the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission as established under Section 24.(f) of the National Transportation Act, and the commissioners assigned to the CTC office located in the City of Saskatoon, Sask., Canada, S0L 3K0.

**The Chairman:** Mr. Lefebvre.

**Mr. D. Lefebvre:** I think that Mr. McKnight wants to refer to Section 24.1(a).

**The Chairman:** Section 24.1(a), all right; we will take your word for that. Is that correct, Mr. Thompson?

**Mr. Thompson:** I was talking to Mr. Reid, Mr. Chairman. What is the question?

**The Chairman:** Is it Section 24.1(f) or 24.1(a)? We want a second opinion.

**Mr. Thompson:** Section 24.1(a) is the Railway Transport Committee. That is how it was established.

**The Chairman:** All right. Thank you.

Now, I assume then, and I hope I am assuming correctly, that this would not require any additional definition or any amendment to any other act, including the National Transportation Act. Mr. Lefebvre, do you want to comment on that?

**Mr. D. Lefebvre:** On the amendment, Mr. Chairman?

[*Traduction*]

**Le président:** C'est ce qui en fait une source de confusion, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Ce n'est pas la même chose.

**Le président:** C'est pour cela qu'elle est une source de confusion, et c'est aussi pour cela que M. McKnight a proposé une autre définition.

**M. Benjamin:** M. Kroeger m'a rabattu un lapin.

**Le président:** Eh bien, ne vous inquiétez pas du lapin; à moins qu'il ne soit enragé, il ne vous fera pas de mal.

Très bien, maintenant nous pourrions nous occuper uniquement de la motion proposée par M. McKnight si le Comité consentait à l'unanimité à ce que M. Neil retire sa motion.

**M. Neil:** Je demande que ma motion soit retirée, monsieur le président.

La motion est retirée.

**Le président:** Maintenant, monsieur McKnight, voudriez-vous présenter votre motion?

**M. Mazankowski:** Assurez-vous qu'elle est traduite aussi.

**M. McKnight:** Elle l'est, elle est écrite de ma main en anglais.

En signe d'appréciation pour mon collègue, M. McNeil et dans le même esprit qu'il a proposé sa motion, j'aimerais proposer qu'après le mot «commission» on ajoute ce qui suit:

comprenant le Comité du transport ferroviaire de la Commission canadienne des transports tel qu'établi aux termes de l'alinéa 24.(f) de la Loi nationale sur les transports, et les commissaires affectés au bureau de la CCT qui se trouve dans la ville de Saskatoon, Saskatchewan, Canada, S0L 3K0.

**Le président:** Monsieur Lefebvre.

**M. D. Lefebvre:** Je pense que M. McKnight veut parler de l'alinéa 24.1a).

**Le président:** L'alinéa 24.1a), très bien; nous prenons votre parole. Est-ce exact, monsieur Thompson?

**M. Thompson:** J'étais en train de parler à M. Reid, monsieur le président. Quelle est votre question?

**Le président:** Est-ce l'alinéa 24.1f) ou l'alinéa 24.1a)?

**M. Thompson:** L'alinéa 24.1a) se rapporte au Comité du transport ferroviaire. C'est de cette façon que ce dernier a été créé.

**Le président:** Très bien, merci.

Je suppose donc, maintenant et j'espère que ma supposition est bonne, que cela n'exigerait aucune définition supplémentaire ni aucun autre amendement à d'autres lois, notamment la Loi nationale sur les transports. Monsieur Lefebvre, voulez-vous commenter?

**M. D. Lefebvre:** L'amendement, monsieur le président?



[Text]

**The Chairman:** No, on whether or not this amendment would require any new definitions that do not exist in law already, or whether it would require any amendment to the National Transportation Act. I assume it does not in the latter case. Is the Railway Transport Committee defined in the Canadian Transport Commission Act so it does not touch on other acts?

**Mr. D. Lefebvre:** I do not have all the amendments, Mr. Chairman.

**The Chairman:** We will show it to you.

Mr. Flis.

**Mr. Flis:** For clarification while we are waiting, Mr. Chairman, by stipulating a certain city, if the intention is to move the city at some future point . . .

**Some hon. Members:** The city?

**Mr. Flis:** Move the location to another city. The way things are happening out there, cities move.

**The Chairman:** Okay, we can take it for granted that a slip of the tongue is no fault of the mind and we will assume that the meaning was to move the office to a different city.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, in answer to Mr. Flis' question, we could say "presently located".

• 1535

**The Chairman:** Well, it is "presently located". Let us not pick all the nits this afternoon.

**Mr. McKnight:** That is right. Get a post office box. All right, okay, sure.

**The Chairman:** Okay, Mr. Lefebvre suggests one change to the amendment. He suggests adding after the word "commissioners" the phrase "if any"—"assigned to the CTC office located in the City of Saskatoon, Saskatchewan".

**Mr. McKnight:** If there were no commissioners there, we would have trouble hearing anything; but that is fine. I am not encumbered with a legal mind.

**The Chairman:** The motion moved by Mr. McKnight is as follows: that the definition of "commission" be changed by adding, after the word "commission", at line 11, the words:

including the Railway Transport Committee of the Canadian Transport Commission, as established under Section 24.(a) of the National Transportation Act, and the commissioners, if any, assigned to the CTC office located in the City of Saskatoon, Saskatchewan.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I move that the amendment "if any" be added immediately after the word "commissioners" in Mr. McKnight's motion.

Motion agreed to.

[Translation]

**Le président:** Non, je demande si cet amendement exigerait l'addition de nouvelles définitions qui n'existeraient pas dans la Loi ou qui exigerait que l'on apporte un amendement à la Loi nationale sur les transports. Je suppose que non, dans le dernier cas. Est-ce que le Comité du transport ferroviaire est défini dans la Loi sur la Commission canadienne des transports de façon à ne pas influencer sur les autres lois?

**M. D. Lefebvre:** Je n'ai pas tous les amendements, monsieur le président.

**Le président:** Nous allons vous l'indiquer.

Monsieur Flis.

**M. Flis:** À titre d'éclaircissement, pendant que nous attendons, monsieur le président, quand on désigne une certaine ville, si on a l'intention de déplacer la ville plus tard . . .

**Des voix:** La ville?

**M. Flis:** De déplacer le bureau dans une autre ville. De la façon dont les choses se passent ici, les villes se déplacent.

**Le président:** Très bien, nous pouvons prendre pour acquis qu'un lapsus n'est pas une erreur de raisonnement et nous supposons que vous voulez dire déplacer le bureau dans une autre ville.

**M. McKnight:** Monsieur le président, pour répondre à la question de M. Flis, nous pourrions dire «où le bureau se trouve à l'heure ».

**Le président:** Eh bien c'est «où le bureau se trouve à l'heure actuelle». Ne chicanons pas sur tous les points cet après-midi.

**M. McKnight:** C'est exact. Mettons le casier postal. Très bien, bien sûr.

**Le président:** Très bien, monsieur Lefebvre suggère qu'on apporte une modification à l'amendement. Il suggère d'ajouter après le mot «commissaire» les mots «le cas échéant—affecté au bureau de la CCT qui se trouve dans la ville de Saskatoon, Saskatchewan».

**M. McKnight:** S'il n'y avait pas de commissaire là-bas, nous n'entendrions pas grand chose; mais c'est très bien. Je ne suis pas affligé d'un esprit juridique.

**Le président:** Monsieur McKnight propose la motion suivante: que la définition de «commission» soit modifiée en ajoutant, après le mot «Commission», à la ligne 11, les mots:

y compris le Comité du transport ferroviaire de la Commission canadienne des transports, tel qu'établi aux termes de l'alinéa 24a) de la Loi nationale sur les transports, et les commissaires, le cas échéant, affectés au bureau de la CCT qui se trouve dans la ville de Saskatoon, Saskatchewan.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je propose que les mots «le cas échéant» soient placés immédiatement après le mot «commissaires» dans la motion de M. McKnight.

La motion est adoptée.

[Texte]

**Mr. Flis:** I still did not get an answer to my question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** It would seem to me, if I may answer the question, it would be . . .

**Mr. Flis:** No, I would sooner the officials answered the question, Mr. Chairman.

**Mr. McKnight:** We would sooner hear from the chairman.

**The Chairman:** Which official, Mr. Flis?

**Mr. Flis:** The lawyer; the legal end.

**The Chairman:** Mr. Lefebvre.

**Mr. D. Lefebvre:** What is the question, Mr. Chairman?

**Mr. Flis:** By stipulating a city now, are we going to have problems in the future if we want to move offices from Saskatoon to Winnipeg or Calgary?

**Mr. D. Lefebvre:** That is why I suggested the addition of the words "if any". It means the commission does not have to assign commissioners to any particular city. If there were no commissioners sitting in that particular city, the proposed section would become meaningless. But the clause does not add anything to what we have already when we say "the Commission".

**Mr. Mazankowski:** Further to that point, Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** —if you can move the head office of the CTC from Ottawa to Hull and make an amendment to include the National Capital Region, you could certainly make that similar kind of an amendment if there ever were any contemplation of moving the office from Saskatoon to Lloydminster, say.

**An hon. Member:** Or Moose Jaw.

**An hon. Member:** Or Biggar.

**The Chairman:** That was precisely what I was going to say and Mr. Flis did not want to hear.

**Mr. Mazankowski:** Great minds think alike, Mr. Chairman.

Subamendment agreed to.

**The Chairman:** Now we are on the amendment itself, as amended.

• 1540

Amendment agreed to.

**The Chairman:** We are dealing with the amendment as amended, because the vote carried.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I believe we had an expression of opinion maybe from one of the witnesses and from Mr. Thompson that the original amendment moved by Mr. Neil and the suggested wording of Mr. Thompson would tend to

[Traduction]

**M. Flis:** Je n'ai pas encore de réponse à ma question, monsieur le président.

**Le président:** Il me semble si je peux répondre à la question que ce serait . . .

**M. Flis:** Non, je préférerais que ce soit les fonctionnaires qui y répondent, monsieur le président.

**M. McKnight:** Nous préférierions que ce soit le président.

**Le président:** Quels fonctionnaires, monsieur Flis.

**M. Flis:** L'avocat, l'aspect juridique.

**Le président:** Monsieur Lefebvre.

**M. D. Lefebvre:** Quelle est la question, monsieur le président?

**M. Flis:** En stipulant la ville, aurons-nous des difficultés, à l'avenir, si nous voulons déplacer les bureaux de Saskatoon à Winnipeg ou à Calgary?

**M. D. Lefebvre:** C'est pourquoi j'ai suggéré d'ajouter les mots «le cas échéant». Cela signifie que la Commission n'a pas à affecter de commissaires à une ville en particulier. S'il n'y avait pas de commissaire dans cette ville, l'article proposé perdrait tout son sens. Cependant, la disposition n'ajoute rien à ce que nous avons déjà dit quand nous avons précisé «la Commission».

**M. Mazankowski:** Toujours à ce propos, monsieur le président, . . .

**Le président:** Oui.

**M. Mazankowski:** . . . si on peut déménager le siège social de la CCT d'Ottawa à Hull et apporter un amendement pour inclure la région de la capitale nationale, il serait certainement possible d'apporter un amendement du même genre si jamais on envisageait de déménager le bureau de Saskatoon à Lloydminster, par exemple.

**Une voix:** Ou Moose Jaw.

**Une voix:** Ou Biggar.

**Le président:** C'est précisément ce que je voulais dire et que M. Flis ne voulait pas entendre.

**M. Mazankowski:** Les grands esprits se rencontrent, monsieur le président.

Le sous-amendement est adopté.

**Le président:** Nous en sommes maintenant à l'amendement lui-même, tel que modifié.

Modification adoptée.

**Le président:** Nous travaillons maintenant avec le modificatif modifié, parce que la motion a été adoptée.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je crois que M. Thompson, et un des témoins, peut-être, estiment que le modificatif original présenté par M. Neil et la formulation proposée par M. Thompson auraient tendance à justifier ou



[Text]

legitimize or enhance the role of the western division of the CTC. Is it your view Mr. Thompson, or any of the other witnesses', that the present amendment as amended that is before us would do the same thing?

**The Chairman:** Mr. Thompson.

**Mr. Benjamin:** Frankly, I liked the wording you had or the first wording of Mr. Neil's better.

**Mr. Thompson:** Yes, I share that feeling. However, I can see the problem with what I proposed. To answer your question: Yes, I think the amendment that has just been ruled upon has the effect of giving the emphasis, which apparently was desired, to those commissioners while not detracting from the overall sovereignty, if you like, of the commission in Hull.

Amendment, as amended, agreed to.

**The Chairman:** Are there any further amendments to the definition of "Commission". If not, we will go to the definition of "Committee".

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have an amendment that comes in after line 14 before you get to line 15.

I would move that Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2 by adding the following immediately after line 14 at page 1 thereof:

"cost change per tonne"

"cost change per tonne", in respect of any crop year, means an amount obtained by multiplying the rate of cost change in respect of that crop year by the aggregate of

(a) the average cost of moving one tonne of grain in the 1981-82 crop year, as determined under subsection (2), and

(b) the aggregate of the cost changes per tonne in respect of the crop years preceding that crop year but not preceding the 1982-83 crop year;

Boy, if that does not sound like Greek, I have never heard it.

You will note, Mr. Chairman, that in the amendment I originally gave you I have deleted the words . . . to keep my motion in order, and this is a further attempt to consolidate all definitions under Clause 2, the interpretation, so that we do not have to be galloping back and forth all over the bill to find definitions.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Later on I would make a consequential amendment to lines 15 to 26 on page 26.

**The Chairman:** That is what I was just going to point out. I had the same reservations about motion no. 2 that I had about your motion no. 1, but in the same spirit I am going to rule that it is in order with the caveat you have just added that if it passes a consequential motion will be moved when we get to Clause 34.

[Translation]

mettre l'accent sur le rôle de la division de l'Ouest de la CTC. Êtes-vous de cet avis monsieur Thompson ou les autres témoins, que le modificatif que nous avons devant nous aurait les mêmes résultats?

**Le président:** Monsieur Thompson.

**M. Benjamin:** Personnellement, je préférerais la formule originale ou la première version modifiée par M. Neil.

**M. Thompson:** Je suis du même avis que vous. Néanmoins, je vois les difficultés de la version que j'ai proposée. Mais pour répondre à votre question: oui, j'estime que le modificatif qui vient de faire l'objet d'un vote a comme résultat de mettre délibérément l'accent sur ces commissionnaires de l'Ouest sans ôter de pouvoirs globaux, si vous voulez de la Commission à Hull.

Modificatif adopté avec modifications.

**Le président:** Y aurait-il d'autres modificatifs à la définition du terme «Commission»? Sinon, nous allons nous pencher sur la définition du mot «Comité».

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais proposer que l'on modifie la ligne 14 avant de passer à la ligne 15.

Je propose que l'on modifie le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et le traitement des céréales de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence, de façon à insérer immédiatement après la ligne 14 de la disposition 2, à la page 1, la définition suivante:

«modification du coût par tonne»

«modification du coût par tonne» représente le montant qu'on obtient en multipliant le taux de modification du coût d'une année-récolte quelconque par la somme des deux chiffres suivants:

a) ce qu'il en a coûté en moyenne pour expédier une tonne de céréales en l'année-récolte 1981-1982, tel qu'il a été calculé à l'alinéa 2), et

b) la somme des changements de coût par tonne au cours des années-récoltes qui ont précédé l'année-récolte en question sans précéder l'année-récolte 1982-1983;

Si c'est du grec cela, je n'en ai jamais entendu.

Vous remarquerez, monsieur le président, que dans le premier modificatif que je vous ai donné, j'ai rayé les mots . . . pour ne pas manquer à l'ordre. j'essaie cependant une fois de plus de faire inscrire toutes les définitions à la disposition 2, Interprétation, afin que l'on ne soit pas obligés de consulter des définitions un peu partout dans la loi.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Plus tard, j'aimerais apporter un changement corrélatif aux lignes 15 à 26 de la page 26.

**Le président:** C'est ce que j'allais souligner. Je fais les mêmes réserves au sujet de la motion 2 que vous faites au sujet de la motion 1. Dans le même ordre d'idées, je déclare que, si la notification d'opposition que vous venez d'ajouter est adoptée, nous discuterons d'un changement corrélatif quant nous serons rendus à la disposition 34.

[Texte]

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I have the same comment to make about this motion as the last one. If you are going to entertain motions or amendments with respect to incorporating definitions under the section of interpretation that really belong in Part II, then all of us as committee members will move our amendments with respect to interpretations there. I think you allowed the previous motion to be in order just to dispose of it, but if we are going to go through this exercise, I think it puts other members of the committee in a somewhat difficult position. I implore you and appeal to you to reconsider, because if you are going to entertain that from here on in, then we, as a party, will have no choice but to move our definitions with respect to the various words and phrases that are going to be used in Part II of the act into the clause dealing with interpretation.

• 1545

**The Chairman:** Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, I want to agree with Mr. Mazankowski. There are two things going on here, I think, that are very important. The first point is, I would have no objection if Mr. Benjamin were adding new definitions to the act, or taking something that was not defined and putting it in here. In effect, what his amendment does is to take a clause that comes further down, in either Part II or Part III, and move it from there to here. If he is going to move that legitimately and properly, he should wait until that clause comes before us. What he is doing, in effect, is anticipating the work of the committee, because it makes it that much more difficult for us to cope with the definition section we have here for Part I. We have to deal with the definitions when we come to Part II, where the calculations are, where they are used, and it is not possible for us really to make a judgment on whether or not we can move these definitions.

A further point is that Mr. Benjamin is very selective in the definitions he is moving. If you take a look at Part II and Part III, you will see that he has selected only part of the definition clause and moved it to Part II. It seems to me that he is not doing what he says he wants to do, which is to eliminate the definition clauses in each part. Instead, he has chosen a few selected definitions to move, only complicating the bill that much more.

**The Chairman:** I beg your pardon, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** If I have left out some, please tell me which ones and I will make up some more amendments.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I have a further point, Mr. Chairman. Mr. Reid made mention of the fact that these are not new definitions. We have amendments proposed that would entertain the definition of new words and if we were going to proceed in an alphabetical fashion, we would be now precluded from moving them. For example, we have an amendment here to define ancillary charges. We have some other amendments that will follow the structure of the bill as it now appears. So I

[Traduction]

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je veux faire les mêmes observations au sujet de cette motion que de la dernière. Si vous voulez discuter de motions ou de modificatifs concernant les définitions données à l'article Interprétation, mais qui devraient plutôt se trouver à la partie II, nous allons tous présenter nos modificatifs concernant les interprétations au moment où nous étudierons la partie II. Je crois que vous avez laissé passer la dernière motion rien que pour vous en débarrasser. Si nous voulons faire notre travail, cela met d'autres membres du Comité dans une position difficile. Je vous invite à vous raviser, car si nous voulons continuer, nous, les membres, n'auront d'autre choix que de déposer nos définitions des mots et des expressions utilisés à la Partie II au moment de la discussion de la disposition interprétation.

**Le président:** Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, je veux appuyer l'argument de M. Mazankowski. Il y a deux points sur lesquels il importe de nous pencher, à mon avis. D'abord, je n'ai pas d'objection à ce que M. Benjamin ajoute des définitions à la loi, ou qu'il définisse quelque chose qui ne l'était pas déjà. Mais en fait, sa modification n'a comme effet que de prendre une disposition qui se trouve plus loin, à la partie II ou III, pour l'insérer ici. Pour que sa motion soit en ordre, il devra attendre que nous nous penchions sur cette disposition-là. Il va au devant du Comité, ce qui rend d'autant plus difficile notre tâche, qui consiste à nous occuper de l'article traitant des définitions et qui se trouve à la Partie I. Nous devons nous pencher sur les définitions quand nous serons rendus à la Partie II, là où se trouvent les calculs, et là où ils sont utilisés, et il n'est pas possible pour nous de savoir à l'heure actuelle si ces définitions se situent au meilleur endroit ou non.

De plus, M. Benjamin semble très sélectif quant aux définitions qu'il veut déplacer. Si vous regardez les Parties II et III, vous verrez qu'il n'a pris qu'une partie de la définition, pour l'insérer plutôt à la Partie II. Il me semble qu'il va à l'encontre de son objectif, c'est-à-dire regrouper toutes les définitions du texte. Il a choisi plutôt de ne déplacer que quelques définitions choisies, ce qui rend la loi d'autant plus compliquée.

**Le président:** Je vous demande pardon, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Si j'en ai oubliées, dites-moi lesquelles, que je rédige d'autres modificatifs.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Il y a un autre point que j'aimerais soulever, monsieur le président. M. Reid a mentionné que ce ne sont pas des définitions nouvelles. Nous avons des modifications portant sur de nouvelles définitions, et si nous procédons par ordre alphabétique, nous ne pourrions les déposer. Par exemple, nous avons ici un modificatif définissant les frais auxiliaires. Nous avons d'autres modificatifs que nous aimerions présenter au fur et à mesure que nous allons étudier



[Text]

think, sir, we have to have a fairly clear ruling as to how we are going to proceed. If we are going to entertain Mr. Benjamin's amendments to be dealt with in this clause, then we will have to do the same thing.

**The Chairman:** I have to speak in self-defence now for a second, then I will hear Mr. Benjamin.

This morning I indicated that, in my opinion, motion no. 1 of Mr. Benjamin was out of order, knowing that he had several—I think 11—more similar amendments. It seemed to me to be a view of the committee that the motion should be allowed to be put. Therefore, during the noon hour I took some time to look at the Standing Orders and the citations in Beauchesne. I came to the conclusion that, with the caveat I stipulated, he could move the motion. The committee seemed to agree; they did not disagree. In any case, I have already made a ruling on it and I guess it can only be disposed of. I cannot turn around on motion number two and say I was wrong on motion number one and I am not going to allow motion number two. Therefore, I am now in the hands of the committee.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** May I move a motion upsetting your decision?

**The Chairman:** You may appeal my decision if you wish. That is the right of any member of the committee.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am trying to be helpful to the Chair. Let us say the committee were to accept my amendments that consolidate all the definitions into Clause 2; would it not be proper and appropriate for Mr. Mazankowski...? We would deal with the amendments to Clause 2, but we still would not have dealt with Clause 2 as amended. Then Mr. Mazankowski could bring up his amendments that he has under "definitions" and "additional definitions" under Clause 2.(1). If my amendments are not accepted, then he will move his in any event. And by the way, some of mine do have some additions or deletions further on, when we get onto some of the other definitions. But all I am trying to accomplish here is the consolidating of all the definitions into one clause. If my amendments are accepted then before we pass Clause 2.(1) as amended, Mr. Mazankowski can move all his definition amendments and there should be no problem for the Chair as to both his additions or any changes he wishes. There should be no problem for the Chair. I suggest, sir, that if the committee were to decide to overrule the decision of the Chair this morning, then you are going to end up with an appeal to the Speaker as to who was right—the Chair or the committee?

[Translation]

ce projet de loi. Pour cette raison, monsieur le président, je crois que nous devrions savoir assez précisément comment nous allons procéder. Si les modificatifs de M. Benjamin sont étudiés dans le cadre de cette disposition, les nôtres devront l'être aussi.

**Le président:** Je dois d'abord justifier ma décision, j'entendrai par la suite M. Benjamin.

J'ai indiqué ce matin qu'à mon avis, la motion numéro 1 de M. Benjamin était contraire au règlement, sachant qu'il avait d'autres modificatifs semblables, au nombre de onze, je crois. Il m'a semblé que le Comité était d'avis que la motion était justifiée. Par conséquent, j'ai fait sur l'heure du midi de la recherche dans le règlement général et le Beauchesne. J'en suis venu à la conclusion que, avec la notification d'opposition que j'avais soulevée, la motion était recevable. Le Comité semblait d'accord, il ne m'a fait part d'aucune objection. De toute façon, je me suis prononcé sur la question et nous devons maintenant suivre cette décision. Je ne puis dire, rendu à la motion numéro 2, que j'ai eu tort à la motion numéro 1 et que la motion numéro 2 est irrecevable. Je m'en remets donc au Comité.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Pourrais-je présenter une motion visant à faire renverser votre décision?

**Le président:** Vous pouvez aller en appel si vous voulez. C'est votre droit en tant que membre du Comité.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'essaie de vous rendre service. Disons que le Comité acceptait mes modificatifs voulant que l'on regroupe toutes les définitions à la disposition 2; cela ne satisferait-il pas M. Mazankowski...? Nous pourrions nous occuper des modifications de la disposition 2, mais nous n'aurions toujours pas discuté de la disposition 2 modifiée. Ainsi M. Mazankowski pourrait déposer ses modificatifs concernant les «définitions» et les autres «définitions» à la disposition 2.1). Si mes modificatifs ne sont pas adoptés, alors il pourra présenter quand même les siens. En passant, quelques-uns de mes modificatifs portent sur des additions ou des suppression plus loin, au sujet d'autres définitions. Mais en fait, tout ce que j'essaie de faire, c'est de regrouper toutes les définitions au même article. Si mes modificatifs sont acceptés avant que nous ne soyons rendus à la disposition 2.1) modifiée, M. Mazankowski pourra présenter tous ses modificatifs concernant les définitions et cela ne devrait causer aucun problème du point de vue de ses additions ou autres modifications. Cela ne devrait causer aucun problème pour le président. Je soutiens, monsieur le président, que si le comité décide de renverser la décision prise par vous ce matin, vous allez vous retrouver avec un appel au président visant à déterminer qui avait raison—le président ou le Comité.

• 1550

**The Chairman:** You did not overrule. I took the decision under advisement this morning. There was no overruling. However, any member of the committee has the right to appeal the chairman's ruling. That is all I am saying.

**Le président:** Le Comité n'a pas renversé ma décision, que j'ai prise, d'ailleurs, après m'être informé des précédents. Il n'y a pas eu de renversement de décision. Cependant, tout membre

[Texte]

**Mr. Benjamin:** I take it, though, that it would be in order, if we were to stand Clause 2 after a given number of amendments had been decided on. We could go back to deal with Clause 2.(1) with Mr. Mazankowski's definitions. That would be in order.

**The Chairman:** Well, I guess maybe you could do it. It is a sloppy way to deal with a piece of legislation, but I guess maybe you could do it.

**Mr. Benjamin:** If I were not to move any amendments under Clause 2.(1) on "Definitions", and if I were to wait until I got to Part II or Part III and move that a definition be taken out of there and put back into Clause 2.(1) would that be in order?

**The Chairman:** If Clause 2.(1) is still "stood", yes, you could. But we would have to bring Clause 2.(1) back on the table to deal with that particular amendment. Now, as I have said, I have made my ruling. And the effect of Mr. Benjamin's motion, as he himself has said, is to move a definition from Clause 34 to Clause 2.(1).

**An hon. Member:** Agreed.

**Mr. Mazankowski:** I guess the issue, Mr. Chairman, is to determine if it is procedurally correct to do that. When you ruled this morning... one is not in a position to anticipate what kind of amendments are going to be moved; we have had some signal of the amendments that will be moved, but we have to take it one amendment at a time. So your judgment was based on the contents of the amendment which was presented, while not really knowing that this was going to establish a pattern for the moving of, what I consider to be, definitions with respect to Part II, under "Rates", which should be more appropriately left within that section rather than be moved with everything into the first section under "Interpretation". I think that is going to make it very difficult. And Mr. Benjamin now brings in a new point when he says, Yes, but when I get to Clause 34, I want to move all those definitions back to Clause 2.(1). So I guess that is the dilemma we are in, Mr. Chairman.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, one further point. Mr. Benjamin does not only want to move the definitions from one section to another; he wishes to change some of them quite extensively. And then we are getting into a debate on the substance and we are not dealing solely with definitions.

**The Chairman:** I will deal with that when we get to it. In the meantime, I have made my ruling and, rightly or wrongly, I have accepted motion No. 2 by Mr. Benjamin.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, since members have heard the ruling which you have made, I wish to move a motion that the ruling of the chairman be upset.

**The Chairman:** Appealed.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Changed.

[Traduction]

du Comité a le droit d'en appeler des décisions du président. C'est tout ce que je voulais dire.

**M. Benjamin:** D'après ce que j'ai pu comprendre, il serait dans les règles d'étudier la disposition 2 après avoir décidé d'un certain nombre de modificatifs. Nous pourrions revenir sur nos pas et traiter des définitions de M. Mazankowski dans le contexte de la disposition 2.1). Tout serait alors en ordre.

**Le président:** Oui, je suppose que vous pourriez procéder de cette façon. C'est une façon peu commune de décider d'un texte de loi, mais je suppose que vous pourriez le faire.

**M. Benjamin:** Et si j'attendais que nous soyions rendus à la partie II ou III et que je proposais alors que l'on prenne une définition dans ces parties pour l'introduire plutôt à la disposition 2.1), est-ce que ce serait dans les règles?

**Le président:** Si la disposition 2.1) existait encore, oui, vous pourriez faire ça. Mais il faudra ramener la disposition 2.1) sur le tapis pour traiter de ce modificatif en particulier. J'ai déjà dit que j'avais pris ma décision. Et le résultat de la motion de M. Benjamin, comme il l'a dit lui-même, est de prendre une définition qui se trouve à la disposition 34 pour l'introduire plutôt à la disposition 2.1).

**Une voix:** Adopté.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je crois qu'il s'agit somme toute de déterminer si le règlement permet de procéder de cette façon. Quand vous avez pris votre décision ce matin—il n'est pas toujours possible de prévoir les modificatifs qui seront soumis—certes, nous en avons une idée, mais il faut procéder un modificatif à la fois. Votre décision reposait sur la teneur du modificatif proposé, et vous ne saviez pas que cela permettrait de déplacer par la suite des définitions qu'il vaudrait mieux, à mon avis, laisser à la Partie II que de présenter à la disposition Interprétation de la première partie. Je crois que cela ne nous facilite pas du tout la tâche. Et M. Benjamin a soulevé un autre point quand il a dit qu'il demanderait, une fois rendu à la disposition 34, que l'on ramène toutes ces définitions à la disposition 2.1). Et voilà le dilemme devant lequel nous nous trouvons, monsieur le président.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, j'aimerais attirer votre attention sur un dernier point. M. Benjamin veut non seulement déplacer des définitions d'un article à l'autre, il veut aussi changer le sens, et de beaucoup, dans certains cas. Nous discutons du fond alors, et ne nous limitons pas exclusivement aux définitions.

**Le président:** Je réglerai cette question-là quand elle se présentera. En attendant, ma décision est prise, qu'elle soit bonne ou mauvaise, et j'ai reçu la motion numéro deux soumise par M. Benjamin.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, étant donné que les membres ont eu connaissance de votre décision, j'aimerais présenter une motion visant à faire renverser la décision du président.

**Le président:** On désire en appeler de ma décision.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Modifier.



[Text]

**The Chairman:** You have heard the motion by . . . the appeal by Mr. Reid. Members have heard the decision from which the hon. Member has appealed and the question is the following one: Shall the decision of the chairman be sustained?

• 1555

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I think there were hands going up and down here like a railway semaphore.

**The Chairman:** I will say it one more time. Members have heard the decision from which the hon. member has appealed, and the question is the following one: Shall the decision of the chairman be sustained? It is simple, yes or no.

Appeal negatived.

**The Chairman:** Now, then, the question is upon Mr. Benjamin's motion that . . .

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, let us have an explanation.

**The Chairman:** The explanation is very simply that he is moving the definition of "cost change per tonne" from Clause 34 to Clause 2, inserting it after line 14.

**Mr. Mazankowski:** Could I ask Mr. Kroeger or the general counsel for any comment with respect to this?

**Mr. Kroeger:** In what respect, Mr. Mazankowski?

**Mr. Mazankowski:** Could you comment on the content of the amendment under motion no. 2? Does it change the meaning, in any way, shape or form, of the legislation?

**The Chairman:** Mr. Lefebvre.

**Mr. D. Lefebvre:** Mr. Chairman, the definition "cost change per tonne" was linked to a particular part because only in that part does this expression appear. I guess the comment I made this morning that there is no hard and fast rule as to where the definitions should be—they should be where they make it easier to understand the bill.

**Mr. Mazankowski:** But as far as you are concerned the amendment that is before us does not in any way change the meaning of the definition? It is simply a transferral from one part to another? I think that is very important.

**The Chairman:** Does somebody have an answer to that question?

**Mr. D. Lefebvre:** If you were to move "cost change per tonne" to the beginning of the bill, since the definition in paragraph (a) refers to subclause (2) . . .

**Mr. Mazankowski:** Where are we now?

**Mr. D. Lefebvre:** The definition of "cost change per tonne" in Clause 54 at paragraph (a) of the definition "cost change per tonne" refers to subsection 2, which would be a reference to Clause 54.(2).

Amendment negatived.

**The Chairman:** Are we ready now to move to the definition of "Committee"?

[Translation]

**Le président:** Vous avez entendu la motion . . . la demande d'appel de M. Reid. Les membres ont entendu la décision qui a donné lieu à la demande du député et voici la question que je vous pose: la décision du président doit-elle être retenue ou non?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il y a tellement de mains qui se sont levées et baissées, on dirait du sémaphore.

**Le président:** Je répète une dernière fois. Les membres ont entendu la décision portée en appel par le député, et voici la question qui vous est posée: la décision du président doit-elle être retenue? Il suffit simplement de répondre oui ou non.

Débouté.

**Le président:** Bon. Nous nous retrouvons devant la question de M. Benjamin voulant que . . .

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il faudrait nous expliquer ce qu'il en est.

**Le président:** La motion veut tout simplement que la définition de «modification du coût par tonne» se trouve après la ligne 14 de la disposition 2, plutôt qu'à la disposition 34.

**M. Mazankowski:** Pourrais-je demander à M. Kroeger ou au conseil général s'ils ont des observations à faire à ce sujet?

**M. Kroeger:** À quel sujet, monsieur Mazankowski?

**M. Mazankowski:** Pourriez-vous commenter le contenu du modificatif à la motion numéro 2? Aurait-il pour effet de changer d'une façon ou d'une autre le sens de la loi?

**Le président:** Monsieur Lefebvre.

**M. D. Lefebvre:** Monsieur le président, la définition «modification du coût par tonne» se trouve dans une certaine partie parce que cette expression n'apparaît que dans cette partie de la loi. Je reviens à l'observation que j'ai faite ce matin, il n'y a pas de règle qui dicte l'endroit approprié pour les définitions . . . elles devraient être placées là où elles facilitent le plus la consultation de la loi.

**M. Mazankowski:** Mais à votre avis, le modificatif à l'étude ne change d'aucune façon le sens de la définition? C'est simplement un déménagement d'un endroit à un autre? Je crois que c'est très important.

**Le président:** Y a-t-il quelqu'un qui puisse répondre à cette question?

**M. D. Lefebvre:** Si on mettait «modification du coût par tonne» au début du texte, vu que la définition de l'alinéa (a) se rapporte à la sous-disposition 2) . . .

**M. Mazankowski:** Où sommes-nous, au juste?

**M. D. Lefebvre:** La définition de «modification du coût par tonne», à la disposition 54; à l'alinéa (a), la définition «modification du coût par tonne», se rapporte au paragraphe 2, qui pourrait faire référence à la disposition 54.(2).

Modificatif rejeté.

**Le président:** Sommes-nous prêts maintenant à passer à la définition de «Comité»?

[Texte]

“Committee” means the Senior Grain Transportation Committee established under section 3;

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Could Mr. Kroeger tell us where the junior grain transportation committee is located?

• 1600

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** I do not believe there is such a thing as a junior grain transportation committee. I think the term “senior” may have been added by the task force to enhance its status. I think the term “senior” has been there for a long time.

**The Chairman:** I beg your pardon.

**Mr. Kroeger:** The term “Senior Grain Transportation Committee” has been in existence for quite a long time and was not invented with this bill.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Was the word “senior” used in order to lend some aura of priority and superiority over the Wheat Board or the Canadian Grain Commission, or the elevator companies? Was not that the only reason for it?

**Mr. Kroeger:** No, there was a proposal in Dr. Gilson’s report for a technical committee. There might be other committees that would be established, and for purposes of distinguishing them, it seemed useful to label this body, which has a statutory base, as the senior body.

**Mr. Benjamin:** Yes, but if we are going to have a bunch of juniors as well as the senior one . . . Originally though, Mr. Kroeger, you mentioned that the word “senior” has been in use for some time; and did not the original use come into being to lend an aura of authority over and above other agencies who were exercising their authority in car allocation and other kinds of grain transportation; it was to lend it some superior . . . ?

**Mr. Kroeger:** I do not think so, Mr. Chairman. I understand that some years ago the practice was that the presidents of the railways, the presidents of the pools and bodies of that kind—in other words, very senior officials of these entities—would attend, which added to the logic of calling it at that time the Senior Grain Transportation Committee, and the title stuck.

**Mr. Benjamin:** I see.

**The Chairman:** Okay, just be thankful that it was not called the old grain commission.

**Mr. Benjamin:** It is an ad hoc senior . . .

**The Chairman:** Let us stop; I think we have had enough explanation of the word “senior”, and I have not seen any amendments to change it. Is the definition agreed to?

**Some hon. Members:** Agreed.

[Traduction]

«Comité» signifie le Comité supérieur du transport du grain constitué en vertu de l’article 3;

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Est-ce que M. Kroeger pourrait nous dire où va se trouver le Comité supérieur du transport du grain?

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Je ne pense pas qu’il existe un comité inférieur du transport du grain. Je pense que le terme «supérieur» a peut-être été ajouté par le groupe de travail pour hausser le statut du Comité. Je pense que le terme «supérieur» existe depuis longtemps.

**Le président:** Je vous demande pardon.

**M. Kroeger:** Le terme «Comité supérieur du transport du grain» existe depuis très longtemps et n’a pas été inventé pour ce projet de loi.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Est-ce qu’on a ajouté le mot «supérieur» pour donner une impression de priorité et de supériorité par rapport à la Commission du blé ou la Commission canadienne du grain, ou les associés d’aspirateurs à céréales? Est-ce que ce n’est pas la raison pour laquelle on a utilisé ce terme?

**M. Kroeger:** Non, le rapport du Dr Gilson contenait une proposition de comité technique. Il était possible que l’on constitue d’autres comités, et afin de les distinguer on a pensé appeler cet organisme, qui a une existence légale, l’organisme supérieur.

**M. Benjamin:** Oui, mais si nous allons avoir un certain nombre de comités inférieurs avec le comité supérieur . . . Cependant, monsieur Kroeger, vous avez dit au début que le mot «supérieur» est utilisé depuis quelque temps; et est-ce qu’on n’a pas commencé à l’utiliser pour donner une impression d’autorité par rapport aux autres agences qui exercent des fonctions en matière d’allocation de voitures et autres aspects du transport des grains; c’était pour lui donner de la supériorité . . . ?

**M. Kroeger:** Je ne pense pas, monsieur le président. Je pense qu’il y a quelques années, les présidents des chemins de fer, les présidents des syndicats de répartition et organismes de ce genre—en d’autres termes des cadres très supérieurs de ces organismes—participaient, ce qui donnait une raison de l’appeler à l’époque Comité supérieur du transport du grain, et le titre est resté.

**M. Benjamin:** Je vois.

**Le président:** D’accord, soyons simplement reconnaissant qu’on ne l’ait pas appelé la vieille commission des grains.

**M. Benjamin:** C’est un supérieur ad hoc . . .

**Le président:** Arrêtons; je pense que nous avons eu assez d’explications sur le mot «supérieur», et je n’ai pas vu de demande de modification. Est-ce qu’on est d’accord sur la définition?

**Des voix:** D’accord.



## [Text]

**The Chairman:** The next definition is "crop year":

"crop year" means the period commencing on the 1st day of August in any year and terminating on the 31st day of July in the year next following;

Is that agreed to?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** The next definition is "Crow's Nest Pass Act."

**Mr. Benjamin:** Hold her, Newt, she is heading for the orchard here.

I have a further amendment, Mr. Chairman, that would follow immediately after line 18 and before line 19; that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2 by adding the following immediately after line 18 at page 1 thereof:

"Crow Benefit" means:

(a) in respect to the 1983-84 crop year, \$564.5 million,

(b) in respect of the 1984-85 crop year, \$593.4 million,

(c) in respect of the 1985-86 crop year, \$622.6 million, and

(d) in respect of the 1986-87 and subsequent crop years, \$651.6 million;

And again this is consolidating definitions under Clause 2.

**The Chairman:** It is the same type of amendment as numbers 1 and 2 by Mr. Benjamin, and it presents the same problem. It is simply moving a definition from one part of the bill, from Part II, from Clause 34 to Clause 2.

• 1605

**Mr. Mazankowski:** Again could I ask Mr. Kroeger, and the general counsel, whether in his view the amendment that is proposed by Mr. Benjamin changes in any way the meaning of that clause or the thrust of the bill?

**Mr. D. Lefebvre:** I do not think it does in this case, Mr. Chairman.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Lefebvre, is Crow benefit referred to only beginning with Part II of the bill, or are there references to it in Part I?

**Mr. D. Lefebvre:** It appears only in Parts II and III, Mr. Chairman.

**The Chairman:** In Parts II and III. So there is no reference to Crow benefit in . . .

Mr. Reid.

## [Translation]

**Le président:** La définition suivante est «campagne agricole»:

«campagne agricole» signifie période commençant le 1<sup>er</sup> août et se terminant le 31 juillet de l'année suivante;

Est-on d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** La définition suivante est «Loi du Nid-de-Corbeau».

**M. Benjamin:** Tiens, la Newt, elle va maintenant au verger.

J'ai une autre modification, monsieur le président, qui devrait se trouver immédiatement après la ligne 18 et la ligne 19, que l'on modifie l'article 2 du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, en ajoutant immédiatement après la ligne 18 de la page 1 dudit projet de loi le texte suivant:

«Subvention du Nid-de-Corbeau signifie:

a) pour la campagne agricole 1983-1984, 564.5 millions de dollars,

b) pour la campagne agricole 1984-1985, 593.4 millions de dollars,

c) pour la campagne agricole 1985-1986, 622 millions de dollars,

d) pour la campagne agricole 1986-1987 et les campagnes suivantes, 651.6 millions de dollars;

Et, encore, cela consolide les définitions dans l'article 2.

**Le président:** C'est le même genre de modifications que les numéros 1 et 2 par M. Benjamin, et cela crée le même problème. Cela déplace simplement une définition d'une partie du projet de loi, de la deuxième partie, de l'article 34 à l'article 2.

**M. Mazankowski:** Pourrais-je encore demander à M. Kroeger, et à l'avocat général, si à son avis la modification proposée par M. Benjamin change, en aucune façon, le sens de cette modalité ou le sens du projet de loi?

**M. D. Lefebvre:** Je ne pense pas qu'elle les change en l'occurrence, monsieur le président.

**M. Mazankowski:** Merci.

**Le président:** Monsieur Lefebvre, est-ce qu'on ne parle de subvention du Nid-de-Corbeau qu'à partir de la deuxième partie du projet de loi, ou est-ce qu'on en parle également dans la première partie?

**M. D. Lefebvre:** On n'en parle que dans la deuxième et la troisième parties, monsieur le président.

**Le président:** Dans la deuxième et la troisième partie. Ainsi, on ne parle pas de subvention dans . . .

Monsieur Reid.

## [Texte]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Is there a reference to the definition of "Crow benefit" in Part III?

**Mr. D. Lefebvre:** Yes, and in Part III we say that "Crow benefit" has the same meaning as in Part II.

**The Chairman:** So it would require a consequential amendment in other words?

**Mr. D. Lefebvre:** Yes.

Amendment negated.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, we now, I think, alphabetically would be in a position to accept a new definition as not defined in the bill.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** We are still on Crow benefit.

**The Chairman:** That is right. Does it deal with the Crow benefit?

**Mr. McKnight:** No, it does not.

**The Chairman:** Is there any further discussion on the definition of "Crow's Nest Pass Act"? That is what we are on, not Crow benefit.

**Mr. McKnight:** I thought we just finished . . .

**The Chairman:** Is it agreed to?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, under the definitions:

"Crow's Nest Pass Act" means an Act to authorize a Subsidy for a Railway through the Crow's Nest Pass, chapter 5 of the Statutes of Canada, 1897, and includes any Act, regulation or order that amends that Act;

"Authorizes a subsidy", but the act also regulated freight rates. Now, does this definition of "Crow's Nest Pass Act" mean . . . ? It means not only the subsidy but also where it says:

. . . and includes any Act, regulation or order that amends that Act;

And then further on, at the bottom of page 2 . . .

Application to Crow's Nest Pass Act and Agreement and General Order No. 448

(3) In the event of any inconsistency or conflict between this Act and the Crow's Nest Pass Act, any agreement made pursuant to the Crow's Nest Pass Act or General Order No. 448, this Act prevails to the extent of the inconsistency or conflict.

Does that mean that where the Crow's Nest Pass Act spells out a freight rate, subsequently transferred to the statutes of the 1920s—does this mean that this bill supersedes anything having to do with the regulation of rates in the Crow's Nest Pass Act; and, if not, what inconsistencies or conflicts do you foresee?

## [Traduction]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Fait-on référence à la définition de la «subvention du Nid-de-Corbeau» dans la troisième partie?

**M. D. Lefebvre:** Oui, et dans la troisième partie nous disons que la «subvention du Nid-de-Corbeau» a le même sens que dans la deuxième partie.

**Le président:** Ainsi il faudrait une autre modification en d'autres termes?

**M. D. Lefebvre:** Oui.

Modification annulée.

**M. McKnight:** Monsieur le président, je pense que, maintenant, nous serions en mesure d'accepter une nouvelle définition que celle qui n'est pas contenue dans le projet de loi.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Nous en sommes toujours à la subvention du Nid-de-Corbeau.

**Le président:** C'est juste. Est-ce que cela se rapporte à la subvention du Nid-de-Corbeau?

**M. McKnight:** Non.

**Le président:** Y a-t-il plus de discussion sur la définition de la «Loi du Nid-de-Corbeau»? C'est ce que nous discutons maintenant, et pas la subvention du Nid-de-Corbeau.

**M. McKnight:** Je pensais que nous avions juste terminé . . .

**Le président:** Est-ce qu'on est d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, conformément aux définitions:

«Loi du Nid-de-Corbeau» signifie Acte autorisant une subvention pour un chemin de fer par le Pas du Nid-de-Corbeau, chapitre 5 des Statuts du Canada de 1897, ainsi que les lois, règlements ou ordonnances modifiant cet acte;

«Autorisant une subvention», mais la Loi réglementait également les taux de transport de marchandises. Maintenant, est-ce que la définition de la «Loi du Nid-de-Corbeau» signifie . . . ? Elle ne signifie pas uniquement la subvention, mais également lorsqu'elle dit:

. . . ainsi que les lois, règlements ou ordonnances modifiant cet acte;

Et plus loin, au bas de la page 2 . . .

Application de la Loi du Nid-de-Corbeau et convention et ordonnance générale n° 448

(3) Les dispositions de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles de la Loi du Nid-de-Corbeau, de toute convention conclue sous son régime et de l'ordonnance générale n° 448.

Est-ce que cela signifie que la Loi du Nid-de-Corbeau l'emporte sur un taux de transport de marchandises transféré par la suite dans les statuts des années 1920—est-ce que cela signifie que ce projet de loi l'emporte sur tout ce qui a trait à la réglementation des tarifs de transport contenue dans la Loi du Nid-de-Corbeau, et, si ce n'est pas le cas, quelles incompatibilités et quels conflits anticipez-vous?



[Text]

**The Chairman:** The definition of "Crow's Nest Pass Act"—is that what you are referring to, Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** Yes, and then further on under . . .

• 1610

**The Chairman:** We are not further on yet.

**Mr. Benjamin:** I know, but you see we have "Crow's Nest Pass Act" in two places here. One has to do with the definition of the act itself, which I submit is inadequate, because it was not just to authorize the subsidy, it was also to regulate freight rates.

**Mr. D. Lefebvre:** Mr. Chairman, if I may: In the definition of "Crow's Nest Pass Act", we say it means:

an Act to authorize a Subsidy for a Railway through the Crow's Nest Pass

because that is the official long title of the statute that was passed in 1897 and that is the only way we can refer to it. In that statute there was no short title, so we referred to the exact title of that bill.

As for the second part of your question, the provisions concerning rates in this bill do take precedence over any rate-setting provisions that were established by that statute and we want to make it clear that it does. Since we would be faced with having two statutes of Parliament talking about rates, we wanted to make sure that this new bill, Bill C-155, would have precedence.

**Mr. Benjamin:** What about the legislation of the mid-1920s? We find those rates in statute and that was followed by General Order No. 448, was it not?

**The Chairman:** The definition says:

and includes any Act, regulation or order that amends that Act;

Does that not cover it, Mr. Lefebvre?

**Mr. D. Lefebvre:** The legislation in the mid-1920s was basically carried over by Section 271 of the Railway Act, which we are abrogating by this bill.

**The Chairman:** Mr. Loiselle.

**M. Loiselle:** Monsieur Lefebvre, cela comprend la Loi sur les chemins de fer; quand on dit «any act», cela inclut aussi la Loi sur les chemins de fer.

**M. D. Lefebvre:** L'article 271 de la loi. Aussi, ailleurs dans le projet de loi C-155, on abroge explicitement l'article 271.

**M. Loiselle:** Merci.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Would this definition, and the subsequent one about inconsistencies and conflicts, have anything to do with the dispositions of lands that were in the Crow's Nest Pass Act? Because further on, under Clause 62, you are dealing with lands. I am at a loss to understand where you get . . . well, I guess we can wait until we get to the bottom of page 2, Mr.

[Translation]

**Le président:** La définition de «Loi du Nid-de-Corbeau»—est-ce que c'est ce dont vous parlez, monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Oui, et ensuite sous . . .

**Le président:** Nous ne sommes pas plus avancés.

**M. Benjamin:** Je le sais bien, mais remarquez que le titre de la Loi du Nid-du-Corbeau figure à deux endroits. Au premier, on donne une définition de la loi, qui selon moi est inexacte, puisque la loi visait non seulement à autoriser la subvention, mais encore à réglementer les tarifs du fret.

**M. D. Lefebvre:** Monsieur le président, si vous le permettez, dans la définition de la Loi du Nid-de-Corbeau, il est précisé que:

une loi visant à autoriser une subvention en vue de la construction d'une voie ferrée traversant le nid-de-Corbeau

puisque voilà le titre officiel de la loi adoptée en 1867, et il s'agit de la seule façon de s'y reporter. La Loi n'a aucun titre abrégé, alors on est donc contraint de citer son titre complet si l'on veut y faire allusion.

Pour ce qui est du deuxième volet de votre question, les dispositions du projet de loi relatives à la tarification ont priorité sur les dispositions relatives à la tarification établies par la loi, et nous voulons nous assurer que cela soit bien clair pour tout le monde. En effet, deux lois seront promulguées par le gouvernement, et elles fixeront toutes deux des tarifs à cet égard; il importe donc que ce soit la nouvelle loi, le projet de loi C-155, qui l'emporte.

**M. Benjamin:** Et que fait-on de la loi adoptée dans les années 1920? Ces tarifs y figurent si je ne m'abuse, et un décret général, le décret 448, a fait suite à la loi.

**Le président:** On lit dans la définition:

y compris toute loi, tout règlement ou tout décret en vertu duquel la loi est amendée;

ces explications vous suffisent-elles, monsieur Lefebvre?

**M. D. Lefebvre:** La loi adoptée dans les années 1920 a essentiellement été reportée par l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer, abrogé en vertu du projet de loi.

**Le président:** Monsieur Loiselle.

**Mr. Loiselle:** Mr. Lefebvre, it includes the Railway Act, because when you say "any act", it automatically includes the Railway Act.

**Mr. D. Lefebvre:** Section 271 of the Act. And, somewhere else in bill C-155, section 271 is specifically repealed.

**Mr. Loiselle:** Thank you.

**Le président:** Merci. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Cette définition et celle qui suit en matière d'inconséquences et de conflits, est-elle liée de quelque façon que ce soit à la répartition des terres en vertu de la Loi du Nid-du-Corbeau? Si je pose cette question, c'est que la clause 62 vise les biens immobiliers. Je suis un peu perplexe . . . on pourrait de toute façon laisser la question en suspens jusqu'à ce

[Texte]

Chairman, when I will find out some more, or try to, about inconsistencies or conflicts.

**The Chairman:** Okay. Thank you. Mr. McKnight has indicated that he has an amendment to move to Clause 2, following line 25, which is actually line 23 in the English version.

**Mr. McKnight:** Thank you. You had me concerned for a minute, sir, by adding after line 24.

**The Chairman:** It would be line 23 in the English, 25 in the French, version.

**Mr. McKnight:** I do not want to debate this, Mr. Chairman, but I would say it is after line 24.

**The Chairman:** You are right.

**Mr. McKnight:** The amendment is very simple . . .

**The Chairman:** Do we have a copy?

**Mr. McKnight:** —it is adding to it, Mr. Chairman. There are copies in French and English. It is adding as a definition the word “export”, after line 24. The definition, as defined in my amendment, for “export”, would be: “means any destination outside of Canada”.

**The Chairman:** I guess we should put the same question to the legal counsel that has normally been put to him: What effect does that have, if any, upon the intent and purpose of the bill, Mr. Lefebvre?

**Mr. D. Lefebvre:** I understand that we are on line 24 on page 2, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. McKnight:** Inserting a line 25.

• 1615

**Mr. Benjamin:** Page 1?

**Mr. Kroeger:** Page 2 or page 1?

**The Chairman:** I am sorry, page 1; right after the definition of Crow's Nest Pass Act.

**Mr. Kroeger:** Could you spell out, Mr. Chairman, exactly what is proposed? It is a definition of export?

**The Chairman:** That Bill C-155 be amended in Clause 2.(1), on page 1, by adding after line 24, the following:

“export” means any destination outside of Canada.

**Mr. D. Lefebvre:** Mr. Chairman, the word “export” appears not only in this act but other statutes—for instance, the Export and Import Permits Act—and it has traditionally been interpreted as meaning: moving something from Canada to any place outside Canada, and it may include the territorial waters of Canada. So, by definition, export means moving something or someone, but something in export, from Canada to any place outside Canada.

[Traduction]

que nous arrivions au bas de la page 2, monsieur le président, où je tenterai d'en savoir plus long sur les incohérences et les conflits.

**Le président:** Cela va. Merci. M. McKnight a signalé qu'il désire amender la clause 2, suite à la ligne 25, qui est de fait la ligne 23 de la version anglaise.

**M. McKnight:** Merci. Je m'inquiétais, monsieur, quand vous parliez de la ligne 24.

**Le président:** Il s'agit de la ligne 23 de la version anglaise et de la ligne 25 de la version française.

**M. McKnight:** Je ne tiens pas à débattre la question, monsieur le président, mais je suis sûr qu'il s'agit de ce qui suit la ligne 24.

**Le président:** Vous avez bien raison.

**M. McKnight:** L'amendement à apporter est bien simple . . .

**Le président:** En avons-nous un exemplaire?

**M. McKnight:** . . . à y ajouter, monsieur le président. Les exemplaires sont en français et en anglais. Il s'agit d'ajouter à titre de définition le terme «exportation», suite à la ligne 24. La définition, précisée par amendement, indique «qu'exportation» signifie: «toute destination à l'extérieur du Canada».

**Le président:** Je crois que nous devons poser la même question à notre avocat: quelles en seront les répercussions éventuelles sur les intentions de la loi, monsieur Lefebvre?

**M. D. Lefebvre:** Nous en sommes à la ligne 24 de la page 2, monsieur le président?

**Le président:** C'est ça.

**M. McKnight:** Il s'agit d'insérer une ligne numéro 25.

**M. Benjamin:** S'agit-il de la page 1?

**M. Kroeger:** De la page 1 ou de la page 2?

**Le président:** Pardon, il s'agit de la page 1 à la suite de la définition de la Loi du Nid-de-Corbeau.

**M. Kroeger:** Pourriez-vous préciser, monsieur le président, ce que l'on propose au juste? S'agit-il d'une définition du terme «exportation»?

**Le président:** On vise à amender le projet de loi C-155 à la Clause 2 (1) de la page 1, en ajoutant, suite à la ligne 24, ce qui suit:

«Exportation» signifie toute destination à l'extérieur du Canada.

**M. D. Lefebvre:** Monsieur le président, le terme «exportation» figure non seulement dans cette loi, mais encore dans bien d'autres, telles par exemple, la Loi sur les licences d'exportation et d'importation. On l'a par le passé interprété de la façon suivante: transporter un bien quelconque du Canada à l'extérieur du pays, ce qui pourrait comprendre les eaux appartenant au Canada. Donc, selon la définition, le terme «exportation» signifie le transport d'une chose ou d'une



[Text]

**The Chairman:** So are you telling the committee, Mr. Lefebvre, that it does not need to be defined because it is already been defined in law?

**Mr. D. Lefebvre:** It has not been defined in law, but that is the only interpretation that, to my knowledge, has been ascribed to the word "export".

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, if I understand it, the definition of the word "export" neither changes nor detracts from this bill, but indeed clarifies the bill as to the meaning of export.

**The Chairman:** Mr. Lefebvre.

**Mr. D. Lefebvre:** Just a technical point on the actual wording of the amendment. When you say that export means any destination outside of Canada, it is grammatically . . .

**Mr. Kroeger:** Export is not a destination.

**Mr. D. Lefebvre:** It is not a destination. So it would have to be reworded if it was felt necessary to define what export means, and it would probably have to be defined something like: export means the movement of grain to a destination . . .

**Mr. Mazankowski:** Movement to any destination outside of Canada, perhaps.

**Mr. Kroeger:** Movement of what?

**Mr. Mazankowski:** Well, anything; it could be any commodity. Of a commodity. It could be grain or processed product.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, if the committee should arrive at a decision to adopt an amendment along these lines, perhaps we could be left an opportunity to develop an exact wording which would pick this up. Mr. Lefebvre has pointed out there is something missing from the wording actually supplied by Mr. McKnight. We could, I think, easily remedy that if we had a few minutes, but perhaps first the committee would like to deal with the substance of the question.

**The Chairman:** I have a question with regard to the substance. I have been informed that the tariffs devised by the railways are for grain exported to Canada, but not including grain exported to the United States. If that is the intent of the bill, then this definition would have the effect of changing the intent. I do not know by what authority the railways drew up that table of tariffs, but having been informed thereof, I have to raise that bit of information for the committee's consideration, because if the bill does not intend to apply the Crow Benefit to grain transported to the United States, then this amendment would have the effect of changing the intent of the law and would therefore be out of order.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, on that, the proposed rate schedule as proposed by the railroads, to which you are referring, has been drawn up by the railroads on their own, as far as I can understand. It is a schedule that has not even been implemented; it is proposed to be implemented. Therefore, if it so happens that such proposal by the railroads would be

[Translation]

personne, mais d'une chose que l'on déplace à partir du Canada vers l'extérieur du pays.

**Le président:** Ce que vous en êtes à dire au Comité, monsieur Lefebvre, c'est qu'il n'est pas nécessaire de définir le terme puisqu'il est déjà défini dans notre législation.

**M. D. Lefebvre:** Non, la législation ne l'a toujours pas défini, mais il s'agit-là de la seule interprétation qui, autant que je sache, ait été attribuée au terme «exportation».

**M. McKnight:** Monsieur le président, si j'ai bien compris la définition du terme «exportation» ne modifie pas le projet de loi et n'y porte aucunement atteinte, mais l'éclaircit au chapitre de la signification du terme «exportation».

**Le président:** Monsieur Lefebvre.

**M. D. Lefebvre:** J'ai une précision à apporter au libellé de l'amendement. Si l'on dit qu'une exportation, c'est une destination à l'extérieur du Canada, du point de vue grammatica . . .

**M. Kroeger:** Une exportation, ce n'est pas une destination.

**M. D. Lefebvre:** En effet. Il faudrait donc reformuler la définition, si cela se révèle nécessaire, un peu comme ceci: exportation signifie le transport de trains à une destination . . .

**M. Mazankowski:** Le transport à toute destination à l'extérieur du Canada peut-être.

**M. Kroeger:** Mais le transport de quoi?

**M. Mazankowski:** De tout. Il pourrait s'agir d'une marchandise quelconque. De grains ou de produits finis.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, si le Comité devait convenir d'adopter un tel amendement, pourrions-nous avoir le temps d'élaborer un libellé précis à cet égard? M. Lefebvre a indiqué que le libellé de M. McKnight présente certaines lacunes. Quelques minutes nous suffiraient pour remédier à la situation, je crois, mais le comité désire sans doute aller au fond des choses.

**Le président:** J'ai une question à poser. On m'a informé que la tarification déterminée par les chemins de fer s'appliquent aux grains exportés au Canada, mais non aux grains exportés aux États-Unis. Si c'est là l'intention de la loi, la définition servirait donc à la modifier. J'ignore si les chemins de fer possèdent la compétence nécessaire pour établir une telle tarification, mais je dois soulever la question. En effet, si le projet de loi ne vise pas à appliquer le tarif du Nid-de-Corbeau aux grains transportés aux États-Unis, cet amendement servirait à modifier les intentions de la loi et n'est donc pas dans les règles.

**M. McKnight:** Monsieur le président, la tarification proposée par les chemins de fer à laquelle vous faites allusion a été, je le crois bien, élaborée par les chemins de fer de leur propre chef. Elle n'a toujours pas été mise en application, on propose plutôt qu'elle le soit. En conséquence, si une telle proposition faite par les chemins de fer devait être adoptée, elle

## [Texte]

allowed to carry forth, it would indeed not only change the intent of this bill—the railroads again would be dictating what would be included in this bill—but it would stop something that has been practice historic and is the export of grains through the Port of Thunder Bay to the United States of America. And if that is allowed to happen, it definitely I am sure not only changes the intent by railroad tariff structure, but we, as a committee, should take every step possible to impose the will of the Parliament of Canada rather than the proposed tariff of the railways of Canada.

• 1620

**Some hon. Members:** That is right.

**The Chairman:** Okay. I just raised that so members would be aware of it. Mr. Reid is next and then Mr. Kroeger.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, I want to ask Mr. Kroeger and Mr. Lefebvre a question in terms of where does the railway get the power to determine whether or not something can be exported from Canada under the Crow rate?

**The Chairman:** Mr. Kroeger? No? Mr. Lefebvre.

**Mr. Lefebvre:** Simply on a question maybe of bringing the committee up to date on what is going on regarding this for export or other members, currently in Section 271 of the Railway Act for movements to Vancouver, it says "... for export". Recently the CTC has ruled that "for export" meant for export to any destination outside of Canada. However, this is now challenged and it is before the Federal Court of Appeal.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Who is challenging the ruling of the CTC?

**Mr. Lefebvre:** I understand that the railways are challenging.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Who is defending the ruling of the CTC?

**Mr. Lefebvre:** Presumably the CTC. And the shippers will intervene in the case.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Well, it seems to me, Mr. Chairman, that a rule of thumb ought to be that any time we pass a law and people have to go to court to have the definitions worked out, that means it is a failure by the lawmaker which is us. I think, if there is a desire in the committee that "export" means export from Canada, then maybe we should write that into the law ...

**An hon. Member:** Right on!

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** —because I think that is what everybody else assumes export means, except the railways.

**The Chairman:** Okay. I want to make it clear that I am not objecting to the intent of the amendment. I simply wanted to

## [Traduction]

aurait pour effet non seulement de modifier l'esprit du projet de loi, les chemins de fer dicteraient encore une fois leur volonté, mais mettrait également un terme à une pratique historique qui consiste à expédier le grain du port de Thunder Bay vers les États-Unis d'Amérique. S'il fallait permettre qu'une telle chose arrive, tout le sens de la structure tarifaire du transport ferroviaire s'en trouverait altéré et le Comité que nous formons devrait faire tout en son pouvoir pour imposer la volonté du Parlement du Canada, plutôt que d'accepter le projet tarifaire des chemins de fer du Canada.

**Des voix:** C'est vrai.

**Le président:** D'accord. J'ai soulevé cette question afin que tous en soient conscients. La parole est maintenant à M. Reid qui sera suivi de M. Kroeger.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, je voudrais demander à MM. Kroeger et Lefebvre ce qui permet aux compagnies de chemins de fer de déterminer ce qui doit ou ce qui ne doit pas être exporté en vertu du tarif du Nid-de-Corbeau?

**Le président:** Monsieur Kroeger? Non? Monsieur Lefebvre.

**M. Lefebvre:** Simplement pour situer les membres du Comité et possiblement d'autres personnes sur la question des exportations, je rappelle que l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer concernant les expéditions à destinations de Vancouver précise «... pour l'exportation». La CTC a récemment décrété que les mots «pour l'exportation» veulent dire l'exportation vers toute destination hors du Canada. Toutefois, cette décision est maintenant contestée et la cause est devant la Cour d'appel.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Qui conteste la décision de la CTC?

**M. Lefebvre:** Je crois que ce sont les compagnies de chemins de fer.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Qui soutient la décision de la CTC?

**M. Lefebvre:** Probablement la CTC. Les expéditeurs seront appelés à intervenir dans cette cause.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Il me semble, monsieur le président, qu'il faudrait établir une règle d'or. Chaque fois qu'une loi est adoptée et des gens en appellent aux tribunaux pour connaître les définitions qui y sont contenues, cela traduit un échec de la part du législateur et le législateur c'est nous. Si les membres du Comité veulent que le mot «exportation», signifie «exportations hors du Canada», il faudrait peut-être l'inclure spécifiquement dans la Loi.

**Une voix:** Touché!

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Parce que tout le monde croit que c'est là le sens d'exportation, sauf les chemins de fer.

**Le président:** D'accord. Je voudrais qu'il soit clair que je ne m'oppose pas au sens de la modification. Je souhaite simple-



[Text]

raise the caveat so members would be aware. I may regret it but I have done it. Mr. Kroeger.

**Mr. McKnight:** Just on a point of clarification for the committee, Mr. Chairman, if I could.

**The Chairman:** Can we have Mr. Kroeger's answer and then go to you . . .

**Mr. McKnight:** Fine, no problem.

**The Chairman:** —just so we are not answering something out of sequence. Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Merely to make a point and then a suggestion, Mr. Chairman, I will say that certainly it has been the understanding of those of us who have worked on this bill that its provisions apply to movements to the United States. My suggestion for Mr. McKnight, as a possible way to get around the snag we ran into on his wording is if over the page—that is, on page 2 . . . under the definition of “movement” at line 20 and at line 24, we were simply to add the words “for export to any destination outside of Canada”, that would remove all ambiguity, and I think would achieve what Mr. McKnight had in mind.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, on that point, the change in wording to read “to any destination outside of Canada” would not be exclusive to the shipment from those ports by ocean vessel, would it? Could that be an interpretation?

**Mr. Kroeger:** I do not think so. An export is an export.

**The Chairman:** Now I am going to make a comment on that suggestion, if I may. Again, I am doing it to try to be helpful to the committee. It seems to me that cleaning up Mr. McKnight's motion and including “export” as a definition is a neater way to do it. But the definition would have to be changed to say “means movement of designated grains to any . . . .”

**Mr. McKnight:** Or “movement to any destination outside of Canada”?

**The Chairman:** —“means movement to any destination outside of Canada”. Yes. But it would have to be changed in that regard.

• 1635

Again, it would seem to me that if there is doubt in the minds of the railways then the law should be explicit, as Mr. Reid said.

Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, would it be agreeable to the committee to leave this one with us overnight and we will come back with wording that will, we hope, achieve what Mr. McKnight intends and remove any possible ambiguity?

**Some hon. Members:** Agreed.

**Mr. McKnight:** I would be agreeable to that, Mr. Chairman. Just so the committee knows that the ruling made by the CTC was made in February and this bill was drafted and presented to the House of Commons in May, which would

[Translation]

ment soulever la question afin que tous soient au courant. Je le regretterai peut-être, mais c'est fait. Monsieur Kroeger.

**Mr. McKnight:** J'aimerais clarifier une question au profit du Comité si vous me le permettez, monsieur le président.

**Le président:** Pouvons-nous entendre la réponse de M. Kroeger avant de vous donner la parole . . .

**M. McKnight:** Parfaitement.

**Le président:** . . . afin de ne pas briser la séquence des réponses. Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Simplement pour apporter une précision et formuler une suggestion, monsieur le président, je dirais que tous ceux qui ont travaillé sur ce projet de loi croient que ces dispositions s'appliquent aux expéditions vers les États-Unis. Afin de contourner la difficulté causée par la formulation de M. McKnight, je propose d'inscrire au sommet de la page, c'est-à-dire en page 2, sous la définition de «expédition», vis-à-vis les lignes 20 et 24, d'ajouter les mots «exportation vers toute destination hors du Canada». Cela lèverait l'ambiguïté et répondrait aux attentes de M. McKnight.

**M. McKnight:** Monsieur le président, la modification «vers toute destination hors du Canada» ne s'appliquerait pas exclusivement à l'expédition à bord de navires hauturiers, n'est-ce pas? Cela pourrait-il être une interprétation possible?

**M. Kroeger:** Je ne crois pas. Une exportation c'est une exportation.

**Le président:** Je voudrais maintenant faire une observation au sujet de cette proposition. Je ne le fais que pour accommoder le Comité. Il me semble qu'il serait mieux de préciser la proposition de M. McKnight en y ajoutant une définition plus claire de «exportation», mais il faudrait également modifier la définition, par exemple «désigne l'expédition des grains désignés vers toute . . .

**M. McKnight:** Ou «expédition vers toute destination hors du Canada»?

**Le président:** . . . «désigne l'expédition vers toute destination hors du Canada». Oui, mais il faudrait la modifier dans ce sens.

Il me semble que s'il subsiste un doute dans l'esprit des dirigeants des compagnies de chemin de fer, il faut préciser le sens de la loi comme l'a dit M. Reid.

Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, plairait-il au Comité d'y réfléchir jusqu'à demain et de formuler alors une modification qui permettrait de lever toute ambiguïté et de répondre aux attentes de M. McKnight?

**Des voix:** D'accord.

**M. McKnight:** L'idée me plaît monsieur le président. Je précise que la CTC a rendu sa décision en février et que le projet de loi a été préparé et présenté à la Chambre des communes en mai, ce qui m'incite à croire que le législateur

[Texte]

make me believe that the intent of the legislators who were drafting this bill was that export would indeed be for any point outside of Canada.

**The Chairman:** Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I think the caveat that I would want to give to Mr. Kroeger and the officials is that if in fact we decide to do it under "movement" instead then I would want to make sure that it did not end up forcing a decision where it had to be moved, say, from Vancouver to California by boat instead of being able to go from Vancouver by truck or even by train—so that any decision that is made or any definition that is done is not exclusive to a mode of transportation.

**Mr. Kroeger:** We will try to eliminate all ambiguities in our wording, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, to the extent that it does not impair my ability to move an amendment I think the particular subclause having to do with deleting the words "British Columbia" . . . because the intent of my amendment would be to treat domestic grain movements into British Columbia on the same basis they are treated on moving to other parts of the country. I am not suggesting it will carry, but I want to raise that amendment to have a debate on it.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** If you want to deal with Mr. Mazankowski's point . . . because I have an amendment also that follows.

**The Chairman:** Oh. No, let us just deal with one amendment at a time.

**Mr. Benjamin:** Do you want to deal with Maz's?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Benjamin:** Well, Maz had a question about what he might want to do on the next page, I think—was it, Maz?

**Mr. Mazankowski:** We are not at that stage yet so I just wanted to inform the officials that I would be moving an amendment under the definition of the word "movement" under subclause (b) having to do with the words "British Columbia".

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, it would seem to me that you have flagged the issue and that the proper way now to proceed would be to wait and see what the officials bring back to us tomorrow, if Mr. McKnight is agreeable to withdrawing his motion on the understanding that . . . Once you have seen their amendment you can put that question at that point, and then the committee can pass, reject or modify the amendment proposed.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, I would do that with the same caveat and concerns expressed by my colleague.

[Traduction]

voulait que la notion d'exportation s'étende à toute destination hors du Canada.

**Le président:** Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** L'opposition que je voudrais formuler à l'endroit des propos de M. Kroeger et des responsables porte sur le fait que si nous décidons d'apporter la modification sous «expédition», il faudrait s'assurer qu'elle n'entraînerait pas une décision sur la destination, disons de Vancouver vers la Californie par bateau plutôt que par camion ou par train — afin que toute décision ou toute définition ne s'applique pas exclusivement au mode de transport.

**M. Kroeger:** Nous essaierons d'éliminer toute ambiguïté de notre formulation, monsieur le président.

**Le président:** Merci.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, dans la mesure où je ne risque pas de perdre le droit de proposer un amendement, je crois que l'alinéa dont on doit enlever les mots «Colombie-Britannique» — parce que le sens de cet amendement serait de permettre que les expéditions de grains en Colombie-Britannique soient traitées de la même manière qu'ailleurs au pays. Je ne dis pas que cette modification serait adoptée, mais je soulève cette question afin qu'elle fasse l'objet d'une discussion.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Si vous voulez discuter de la question de M. Mazankowski d'abord . . . parce que j'ai aussi un amendement qui suit.

**Le président:** Ah. Non, n'abordons qu'un amendement à la fois.

**M. Benjamin:** Voulez-vous aborder la question de M. Mazankowski?

**Le président:** Oui.

**M. Benjamin:** M. Mazankowski voulait parler de ce qu'il entend faire à la page suivante — n'est-ce pas Maz.?

**M. Mazankowski:** Nous n'en sommes pas encore là. C'est pourquoi je ne voulais que faire part de mon intention de proposer un amendement au sujet de la définition du mot «expédition» à l'alinéa (b) se rapportant à Colombie-Britannique.

**Le président:** Il me semble que vous avez soulevé la question et qu'il faille maintenant attendre à demain pour connaître ce que les représentants auront à nous dire, dans la mesure où M. McKnight accepte de retirer sa proposition compte tenu que . . . Quand vous aurez pris connaissance de leur amendement, vous pourrez formuler votre question. Le comité pourra alors adopter, rejeter ou modifier l'amendement proposé.

**M. McKnight:** Monsieur le président, je le ferais avec les réserves formulées par mon collègue.



[Text]

But, Mr. Chairman, I would, for the information of the committee, like to table the title page from a document that I referred to on Thursday referring to Canadian Freight Rate Association Western Alliance K. W. Job and Agent, Tariff C.F.A.W. 4310 in connection with the participating carriers shown on page 3. It is only the title page, but the definition for export through British Columbia ports—and it only applies to British Columbia ports: Africa, Asia, Australia, Central America, Europe, Fiji, Hawaiian Islands, Mexico, New Zealand, Philippine Islands, South America, West Indies, and then, in brackets, “will not apply to continental United States and Alaska”. I think this would be for information to the committee for the tariff that the railways have proposed in anticipation of a court ruling and in anticipation of the legislation that we are passing here today, or are proposing to pass.

**The Chairman:** Well, you are free to table the document, by all means.

**Mr. McKnight:** Thank you.

• 1630

**The Chairman:** No, but just let me—has agreed that subject to his right to move it again tomorrow if he is not satisfied with the definition brought in by the officials, he will withdraw that motion for the time being; and the committee, of course, if they agree to that, are also agreeing to going back to that place in the bill tomorrow to allow Mr. McKnight to re-move his motion.

**Mr. Neil:**

**Mr. Neil:** Thank you.

If the officials are looking at some amendment on the item under “movement”, I would just like to draw to their attention that under (b) under “movement”, it refers to a “port” in British Columbia. It would seem to me that when they are making their proposed amendment, they should eliminate “a port in British Columbia”, because surely if the grain or the product goes to British Columbia, it should not necessarily have to go through a port.

**The Chairman:** Well, you have it on the record. It is a bit out of order.

In any case, is it agreed that Mr. McKnight withdraw his motion?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Now, then, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have an amendment that would follow line 24 on page 1. I move that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended by adding the following immediately after line 24 at page 1 thereof:

“cumulative government share of the cost change in respect of any crop year” means an amount of the product obtained

[Translation]

Permettez-moi, monsieur le président, de déposer, pour la gouverne des membres du Comité, la page titre d'un document auquel j'ai fait référence jeudi et portant sur *Canadian Freight Rate Association Western Alliance K.W. Job and Agent, Tariff C.F.A.W. 4310* en rapport avec les transporteurs mentionnés en page 3. Il s'agit de la page titre seulement, mais on y trouve la définition d'exportation passant par les ports de Colombie-Britannique — uniquement les ports de Colombie-Britannique: Afrique, Asie, Australie, Amérique Centrale, Europe, Fiji, Iles Hawaii, Mexique, Nouvelle-Zélande, Philippines, Amérique du Sud, Antilles et, entre guillemets, «ne s'appliquant pas aux États-Unis continentaux ni à l'Alaska». Il serait utile pour les membres du Comité des tarifs que les chemins de fer ont fait cette proposition par anticipation d'une décision des tribunaux et en anticipation de la loi que nous étudions aujourd'hui ou que nous nous proposons d'adopter.

**Le président:** Eh bien, vous êtes libre de déposer ce document.

**M. McKnight:** Merci.

**Le président:** Non, mais laissez-moi seulement—a accepté, sous réserve de ne pas perdre son droit de présenter une proposition demain s'il n'est pas satisfait de la définition formulée par les représentants, de retirer sa proposition en attendant, et si le Comité accepte de reprendre la discussion à cet endroit demain afin de permettre à M. McKnight de représenter sa proposition.

Monsieur Neil.

**M. Neil:** Merci.

Si les représentants s'intéressent à un amendement applicable à «expédition», je veux leur dire que «expédition» à l'alinéa (b) réfère à un «port» de Colombie-Britannique. Il me semble que la modification qu'ils entendent apporter ne devrait pas faire référence à «un port de Colombie-Britannique», car le grain qui va en Colombie-Britannique ne doit pas nécessairement être expédié par bateau.

**Le président:** Bon, votre intervention est consignée, bien qu'elle soit quelque peu hors d'ordre.

Alors, acceptez-vous que M. McKnight retire sa proposition?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Maintenant, à vous monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'aurais une modification à apporter qui s'ajouterait à la ligne 24 de la page 1. Je propose que le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence soit modifié en ajoutant ce qui suit immédiatement à la suite de la ligne 24 de la page 1:

«part totale de l'État dans la variation des coûts pendant une campagne agricole», produit où le multiplicande est un facteur correspondant au mouvement des grains, en tonnes:

## [Texte]

by multiplying the number of tonnes of grain moved in that crop year by the aggregate of

(a) the product obtained by multiplying the government share of the rate of cost change for that crop year by the aggregate of amounts to be calculated under paragraphs (a) and (b) of the definition "cost change per tonne"; and

(b) the cumulative government share of the cost change per tonne for the crop year preceding that crop year;

"eligible costs in respect of any crop year" means estimated eligible costs within the meaning of subsection 34(1), as adjusted to take into account the tonnage of grain actually moved in that crop year;

"estimated cumulative government share of the cost change" in respect of any crop year means an amount equal to the product obtained by multiplying the number of tonnes of grain that in the estimation of the Administrator will be moved in that crop year by the aggregate of the amounts to be calculated under paragraphs (a) and (b) of the definition of "cumulative government share of the cost change";

**The Chairman:** Mr. Benjamin has moved the motion. I do not propose to read it again. However, I must point out immediately that I have a very serious procedural problem with this one. It has the same weakness as the previous ones, on which I have made a rather lenient ruling, which is going to come back to haunt me, obviously. There is another and more serious flaw with this amendment, and it is stated in Mr. Benjamin's own explanatory note. It allows grain shipments in excess of 31.1 million tonnes to qualify for the Crow benefit, which is contrary to the intent of the bill. By proposing such shipments in excess of 31.1 million tonnes to qualify for the Crow benefit under the definition of "cumulative government share of the cost change", the member is infringing on the financial initiative of the Crown, and therefore he is out of order.

**Mr. Benjamin:** Here was something that was really going to save the government's backside, and . . .

**The Chairman:** I am afraid I am not here for that purpose. That is my ruling.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I ask Mr. Kroeger, then . . .

**The Chairman:** On this motion? No, I am afraid you cannot, because I have ruled it out of order.

• 1635

**Mr. Benjamin:** On the issue of the 31.1 million-tonne cap, in light of the minister's remarks, may I ask . . . ? Before I get to that, Mr. Chairman, may I say that as to your grave reservations about my amendment being in order, to the effect that it would increase government expenditures, that is not necessarily the case. The only way government expenditures would be increased would be if inflation and volumes increase. In fact, the government's expenditures could decrease. With a drought year, with deflation, the government's expenditures

## [Traduction]

(a) le produit de la part de l'État dans le taux de variation des coûts pendant cette campagne agricole et de la somme des montants visés aux alinéas (a) et (b) de la définition «variation des coûts par tonne»;

(b) la part de l'État dans la variation des coûts par tonne pendant la campagne agricole précédente;

«coûts admissibles pour une campagne agricole «Coûts admissibles estimatifs, au sens du paragraphe 34(1), rajustés en fonction des mouvements du grain, en tonnes, effectués pendant cette campagne agricole»;

«part totale estimative de l'État dans la variation des coûts» produit où le multiplicande est un facteur des mouvements du grain, en tonnes, qui, selon l'estimation de l'administrateur, seront effectués pendant une campagne agricole et où le multiplicateur est la somme des montants visés aux alinéas (a) et (b) de la définition «part totale de l'État dans la variation des coûts»;

**Le président:** M. Benjamin a formulé sa proposition. Je n'entends pas la relire. Je me dois cependant de signaler immédiatement que cette proposition me pose un sérieux problème de procédure, car elle porte la même faiblesse que les autres propositions au sujet desquelles j'ai rendu une décision clémente, décision qui semble vouloir me hanter de toute évidence. Cette modification porte en plus une faiblesse plus importante et plus sérieuse qui est contenue dans la note explicative de M. Benjamin lui-même. Cette modification rend tout mouvement de grain dépassant 31,1 millions de tonnes admissible à la subvention du Nid-de-Corbeau, ce qui est contraire à l'esprit du projet de loi. En proposant que ces mouvements de grain de plus de 31,1 millions de tonnes soient admissibles à la subvention du Nid-de-Corbeau en vertu de la définition de «part totale de l'État dans la variation des coûts», le député empiète sur l'initiative financière de la Couronne. En conséquence, je le déclare hors d'ordre.

**M. Benjamin:** Vous aviez là quelque chose qui aurait vraiment pu faire économiser de l'argent au gouvernement et . . .

**Le président:** Je crains que ce ne soit pas là mon rôle. C'est ma décision.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, puis-je demander à M. Kroeger . . .

**Le président:** Au sujet de cette proposition? Certainement pas puisque je viens de vous rappeler au Règlement.

**M. Benjamin:** Au sujet des 31,1 millions de tonnes et à la lumière des observations du ministre, puis-je demander . . . ? Avant d'en arriver là, monsieur le président, puis-je exprimer mon désaccord au sujet des sérieuses réserves que vous avez exprimées au sujet de ma proposition qui risquerait d'accroître les dépenses de l'État. La seule façon d'augmenter les dépenses de l'État viendrait d'une augmentation de l'inflation et des volumes expédiés. De fait, les dépenses pourraient diminuer. En cas de sécheresse et de baisse du taux d'inflation, le



[Text]

could decrease. In fact, that is likely to happen as often or more often than any likelihood of them increasing. I hope you take that into consideration, Mr. Chairman, before you finally rule me out of order.

**The Chairman:** I have already done so. I have taken it into account. The definition of cumulative government share of the cost change is the basis on which the ruling was made, and if in fact it increases the allowable shipments in excess of 31.1 million tonnes it does infringe upon the Royal prerogative, and therefore because it even has the potential of doing so, it is out of order.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, is it not the case that if this amendment of mine were in the legislation all that would do is dilute the payments to the railroads to the maximum of \$651.6 million over a larger volume of grain? They would get fewer dollars per tonne or per carload or per whatever. It does not mean that government expenditures would have to increase.

**The Chairman:** But it would also change the intent of the bill, Mr. Benjamin, by increasing the total tonnage allowable to ship, and by providing for the subsidy rate the government is providing for, it would automatically increase or exceed the Royal prerogative.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, in light of the minister's remarks the other day, could Mr. Kroeger tell us if in amending the Royal Recommendation or at report stage it is the intention of the government to do anything about the 31.1 million-tonne cap on the basis that as the legislation is now if the railways haul more they get paid more, but if the farmer grows more he gets paid less. What is the intent of the minister and the officials on this item, whether it be in Clause 2 or a subsequent clause?

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Benjamin, I cannot allow you to proceed with discussion of something that is on page 15 of the bill, in Clause 34, when we are on Clause 2. When I have already ruled that the amendment is out of order, I cannot allow you to continue to discuss the effect of the amendment or even the definition to which we have not yet come. Again I would remind you, as I reminded Mr. Reid a while ago, you have only one recourse in this circumstance.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** And you cannot win. This whole committee cannot win.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am very interested in your ruling because this simply demonstrates the dilemma we are going to be in when we are going to be dealing with what has been referred to as substantive and necessary changes to this bill.

I have reservations about this particular amendment, but the one component of it that attracts my attention is the issue having to do with the removal of the 31.1 million-tonne cap.

[Translation]

gouvernement pourrait voir ses dépenses diminuer. Cette éventualité me paraît plus probable et même plus fréquente qu'une augmentation des dépenses. J'espère que vous tiendrez compte de mes observations monsieur le président avant de me rappeler au Règlement.

**Le président:** C'est déjà fait. J'en ai tenu compte. Ma décision est fondée sur la définition de la part totale de l'État dans la variation des coûts. S'il y avait augmentation des expéditions autorisées au-delà des 31,1 millions de tonnes, il y aurait empiètement sur les prérogatives royales. Puisque le risque existe, je vous rappelle au Règlement.

**M. Benjamin:** N'est-il pas vrai monsieur le président que si cette modification était apportée à la loi elle ne ferait que réduire les paiements aux compagnies de chemin de fer jusqu'à un maximum de 651,6 millions de dollars pour un volume de grain plus élevé? Elles toucheraient moins par tonne ou par wagon ou par ce que vous voulez. Cela ne signifie pas que les dépenses de l'État devraient augmenter.

**Le président:** Mais, monsieur Benjamin, cela changerait l'esprit du projet de loi en augmentant le volume total pouvant être expédié et en augmentant le total du volume admissible à la subvention versée par le gouvernement, il y aurait augmentation automatique ou dépassement des prérogatives royales.

**M. Benjamin:** À la lumière des observations faites par le ministre l'autre jour, peut-être M. Kroeger pourrait-il nous dire si une modification à la Recommandation royale ou au rapport signifie que le gouvernement a l'intention de faire quelque chose au sujet de la limite de 31,1 millions de tonnes, compte tenu qu'en vertu du projet de loi les compagnies de chemin de fer transportent plus de tonnes elles touchent davantage, mais que si le fermier cultive plus de grain, il touche moins. Quelles sont les intentions du ministre et des représentants à ce sujet, qu'il s'agisse de l'article 3 ou d'un autre article?

**Le président:** Je suis désolé monsieur Benjamin, mais je ne puis vous permettre de poursuivre la discussion sur un sujet qui est abordé en page 15 du projet de loi, à l'article 34, alors que nous en sommes à l'article 2. J'ai déjà dit que cette proposition était irrecevable, et je ne puis vous laisser commenter les conséquences de la proposition ni la définition à laquelle nous ne sommes pas encore rendus. Je vous rappelle, comme je l'ai fait pour M. Reid il y a quelque temps, que vous n'avez qu'un seul recours dans les circonstances.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Et vous ne pouvez pas gagner. Le Comité tout entier n'y peut rien.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je porte un grand intérêt à votre décision parce qu'elle fait ressortir le dilemme dans lequel nous serons plongé quand nous aborderons les modifications dites de fonds et nécessaires à apporter à ce projet de loi.

J'ai des réserves au sujet de cette modification en particulier, mais l'élément qui attire mon attention c'est la question de l'élimination du maximum de 31,1 millions de tonnes. C'est là

[Texte]

That was one of those areas that the former minister said he was prepared to look at and on which he was seeking the guidance and the recommendations of this committee. How is this committee going to be in a position to recommend any recommendations or advance any guidance or suggestions to this minister, if we are not going to be able to debate it? While you said earlier that, notwithstanding the fact that some of these amendments may be out of order, you would allow them to be debated, you have now, evidently, by your ruling, closed the door on that opportunity.

• 1640

**The Chairman:** No, Mr. Mazankowski, I have not, because that can be debated when we get to Clause 34.

**Mr. Mazankowski:** Fine, if that is your ruling. If this issue can be debated when we get into the proper clause, that will certainly satisfy me.

**The Chairman:** I thought I had made it clear to Mr. Benjamin that we could discuss it when we get to Clause 34.

**Mr. Mazankowski:** I wanted to make that very clear.

**The Chairman:** Okay, it is clear, I hope.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** How can my amendment increase the cost of the Crow benefit when elsewhere in the bill the Crow benefit is defined exactly as to how much it will be? All I am saying is that the Crow benefit will apply to more than 31.1 million tonnes. Under Part II, Clause 34, how much the Crow benefit shall be is defined. All I am doing is removing the cap, I am not increasing government expenditures.

**The Chairman:** It is my understanding that there is \$651 million to be spread as a subsidy over 31.1 million tonnes. If you increase the tonnage, you either change the intent of the bill or you change the \$651 million, one or the other. In either case it is out of order, because you cannot change the intent of the bill any more than you can change the royal prerogative. That is laid down pretty strictly in *Beauchesne*, in the citations I gave you the other day. As I said, when we get to that clause of the bill if members want to discuss it in order to make a recommendation to the minister I am prepared to allow that discussion. But I am not in any position, just as no other chairman would be, to allow amendments that change the intent of the bill.

Mr. Kroeger wanted to comment, I think.

**Mr. Kroeger:** I just wanted to state, Mr. Chairman, that Mr. Lefebvre has now developed some wording on a definition of export that I think is agreeable to Mr. McKnight, if you would like me to read it to the committee.

**The Chairman:** All right, let us deal with that now, since we are still at line 24.

[Traduction]

un des aspects que le ministre se disait prêt à étudier et au sujet duquel il se disait disposé à consulter le comité et à entendre ses recommandations. Comment ce comité pourra-t-il faire des recommandations ou donner des conseils ou formuler des suggestions à l'intention du ministre? Vous avez dit plus tôt que nonobstant le fait que certaines de ces modifications soient contraires au règlement, vous feriez en sorte qu'elles puissent être débattues et maintenant votre décision ferme la porte à toute discussion.

**Le président:** Non, monsieur Mazankowski, je ne ferme aucune porte puisque vous aurez l'opportunité d'en discuter quand nous arriverons à l'article 34.

**M. Mazankowski:** Très bien, si c'est là votre décision. Si la question peut être débattue quand nous étudierons cet article, j'en serai fort aise.

**Le président:** Je croyais avoir été clair en disant à M. Benjamin que nous en discuterions dans le cadre de l'article 34.

**M. Mazankowski:** Je voulais que ce soit très clair.

**Le président:** D'accord, c'est clair, du moins je l'espère.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Comment ma modification peut-elle accroître le coût de la subvention du Nid-de-Corbeau alors qu'ailleurs dans le projet de loi le montant de la subvention est défini avec exactitude? Tout ce que je dis c'est que la subvention du Nid-de-Corbeau s'appliquera à plus de 31.1 millions de tonnes. La subvention du Nid-de-Corbeau est définie à la Partie II, article 34. Tout ce que je propose, c'est de supprimer le maximum. Je n'augmente pas les dépenses de l'État.

**Le président:** Je crois comprendre qu'il y a 651 millions de dollars à distribuer sous forme de subvention pour le transport de 31.1 millions de tonnes. Si vous accroissez le volume, vous modifiez soit l'esprit du projet de loi, soit la somme de 651 millions de dollars. Dans un cas comme dans l'autre, la proposition est contraire au règlement, car vous ne pouvez changer l'esprit d'un projet de loi pas plus que vous ne pouvez modifier une prérogative royale. La citation tirée de «*Beauchesne*» que je vous ai donné l'autre jour est on ne peut plus explicite. Comme je l'ai dit, dès que nous en serons à l'article 34 du projet de loi, je serai disposé à remettre aux membres du comité de discuter de cette question afin qu'une recommandation puisse être faite au ministre. Mon rôle de même que celui d'autres présidents, n'est pas d'accepter des modifications que changent l'esprit d'un projet de loi.

M. Kroeger voulait faire une observation je crois.

**M. Kroeger:** Je veux dire, monsieur le président, que M. Lefebvre est parvenu à formuler une définition de la notion d'exportation qui devrait plaire à M. McKnight, si vous voulez bien me permettre de vous la lire.

**Le président:** D'accord, occupons-nous de cette question puisque nous en sommes encore à la ligne 4.



[Text]

**Mr. Kroeger:**

“export” means shipment to any destination outside of Canada by any mode of transport.

**The Chairman:** Is that agreeable, Mr. McKnight?**Some hon Members:** Agreed.

**The Chairman:** All right, would you give the definition to Mr. McKnight so that he can move it? It is a separate definition, at line 24.

Move it and then pass it to me, if you would please, Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** I so move.**The Chairman:** Thank you. Moved by Mr. McKnight . . .

**Mr. Benjamin:** On a point of order, Mr. Chairman, before you put the motion . . .

**The Chairman:** I will not put it right now. I will hear your point.

**Mr. Benjamin:** For the sake of order, I am still on line 24 and these definitions are in alphabetical order. I have an amendment on “estimated eligible cost”, which would come before “exports”.

**Mr. McKnight:** I am sure the draftsman will be able to work it in at whatever point in the bill is appropriate.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Your point is well taken, it is one of the few genuine points of order I have ever heard you make.

• 1645

**The Chairman:** The motion is before the committee, so I think I will deal with that motion; but then we will go back to line 24 to deal with yours, Mr. Benjamin. All right?

So it is moved by Mr. McKnight that a new definition—that is a definition for export—be added following the present line 24, which will say:

“export” means shipment to any destination outside of Canada by any mode of transport;

Is it the committee’s wish to adopt the amendment?

Amendment agreed to.

**The Chairman:** It is unanimous. Thank you.

All right, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, following line 24, I move that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2 by adding the following immediately after line 24 at page 1 thereof:

“estimated eligible costs”—“estimated eligible costs”, in respect of any crop year, means an amount equal to the short-run variable cost to the railway companies for the movement of grain.

[Translation]

**M. Kroeger:**

«Exportation» expédition vers toute destination hors du Canada par quelque mode de transport que ce soit.

**Le président:** Cela vous convient-il M. McKnight?**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Très bien. Voudriez-vous donner cette définition à M. McKnight afin qu'il puisse faire sa proposition. Il s'agit d'une définition distincte, ligne 24.

Faites-en une proposition, puis passez-moi le texte si vous le voulez bien M. McKnight.

**M. McKnight:** J'en fais une proposition.**Le président:** Merci. Proposé par M. McKnight.

**M. Benjamin:** Question d'ordre, monsieur le président, avant de soumettre la proposition au vote . . .

**Le président:** Je ne demande pas le vote maintenant. Je suis prêt à vous entendre.

**M. Benjamin:** Question d'ordre, j'en suis toujours à la ligne 24 et toutes ces définitions sont placées par ordre alphabétique. J'ai une modification à proposer à «coûts admissibles» qui viendrait normalement avant «exportations».

**M. McKnight:** Je suis sûr que le rédacteur saura l'intégrer correctement au texte du projet de loi le moment venu.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** J'apprécie votre intervention, car il s'agit là d'une de vos rares questions d'ordre pertinente qu'il m'ait été donné d'entendre.

**Le président:** La proposition est soumise au comité et je crois que nous devons y donner suite, après quoi nous reviendrons à la ligne 24 et à votre modification monsieur Benjamin. Êtes-vous d'accord?

M. McKnight propose qu'une nouvelle définition—la définition d'exportation—soit ajoutée à la suite de la ligne 24, laquelle définition se lit comme il suit:

«exportation» expédition vers toute destination hors du Canada par quelque mode de transport que ce soit;

Le comité souhaite-t-il adopter cette modification?

Modification adoptée.

**Le président:** À l'unanimité. Merci.

A vous, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je propose que l'article 2 du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence soit modifié en y ajoutant ce qui suit immédiatement après la ligne 24 de la page 1:

«coûts estimatifs admissibles»—«coûts estimatifs admissibles» pour une campagne agricole coût variable à court terme des compagnies de chemin de fer pour les mouvements du grain.

[Texte]

This amendment, Mr. Chairman, as you will note in my explanatory notes, is to change the method by which the cost of hauling grain is calculated for the purpose of setting rates.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, could I ask Mr. Kroeger and Mr. Lefebvre the question that Mr. Mazankowski usually asks: What changes would this make to the overall intention of the bill?

**The Chairman:** Precisely what I was wondering myself.

**Mr. Kroeger:** I think Mr. Benjamin's amendment would omit from the wording in the bill the reference to the line-related variable costs of the railways for grain dependent branch lines, and it would omit the statement that these costs are to be estimated by the commission pursuant to Clause 39.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Do you expect that would be to increase or decrease the costs?

**Mr. Kroeger:** The effect of this would be to reduce the costs defined as eligible.

**The Chairman:** If it reduces costs, it would be in order.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, we have heard all kinds of views as to what the costs are from three different consulting firms and several other organizations, but there seems to be a general view that what are allowed to be computed as costs are overly generous, to put it nicely.

The bill as it is written includes their operating expenses, the costs of capital, return on investment; and depreciation related to grain movement provides for constant costs, the add-on, that two different consultants have said is out of line, and it includes the cost of capital, return on investment, and depreciation costs of grain dependent branch lines without allocating any costs, or without deducting the revenue from other traffic hauled on the so-called grain dependent branch lines.

We are saying in this amendment that it would define the cost of hauling grain to be the short-run variable cost. That would be all their operating expenses, including a share of common operating expenses, such as dispatching, interchange of cars and so forth. This then, I think, would reduce the rate paid by farmers, and would reduce the amount the government would need to put forward to cover any alleged out-of-pocket costs or out-of-pocket losses for hauling grain.

• 1650

In other words, what we are trying to get at here is that the formula used by Snively, by Gilson—even by the other two consultants who thought Snively was away too high—provides for computing of costs that are not provided for in other ways.

So I think this would be a place where we could begin to deal with the matter of how much the railways will be able to

[Traduction]

Cette modification, comme vous voudrez bien le constater dans mes notes explicatives, monsieur le président, est destinée à changer la méthode de calcul du coût du transport du grain en vue de l'établissement des taux.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, puis-je formuler à l'endroit de MM. Kroeger et Lefebvre la question habituellement posée par M. Mazankowski: En quoi cette modification change-t-elle l'esprit du projet de loi?

**Le président:** C'est précisément ce que je me demandais moi aussi.

**M. Kroeger:** Je crois que la modification de M. Benjamin ne tient pas compte de la référence aux coûts variables relatifs aux embranchements applicables aux embranchements qui dépendent des mouvements du grain et qu'elle ne tient pas compte non plus du fait que ces coûts doivent être estimés par la Commission conformément à l'article 39.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Croyez-vous que cela aura pour effet d'accroître ou de réduire les coûts?

**M. Kroeger:** Cela aurait pour effet de réduire les coûts admissibles.

**Le président:** S'il y avait réduction des coûts, la modification serait conforme.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, trois sociétés de conseillers et plusieurs autres organisations nous ont fait connaître leur point de vue, et il semble acquis que les coûts admissibles soient, soyons polis, plutôt généreux.

Le projet de loi tel qu'il est rédigé inclut les frais d'exploitation, les coûts du capital, le rendement sur l'investissement; l'amortissement relatif aux mouvements du grain prévoit des frais constants, le surplus qui, de l'avis de deux conseillers différents, est de trop. Le texte, comprend en outre le coût du capital, le rendement sur l'investissement et l'amortissement du coût des embranchements qui dépendent du transport du grain sans frais admissibles ou sans déduction pour le revenu provenant du transport d'autres marchandises sur ces embranchements qui, dit-on, dépendent du transport du grain.

Cette modification précise que le coût du transport du grain correspond aux coûts variables à court terme. Ce serait là tous leurs frais d'exploitation, y compris une partie des frais d'exploitation communs, comme la répartition, la mutation de wagons et ainsi de suite. Cela aurait pour effet de réduire les taux payés par les agriculteurs et de réduire le montant que l'État devrait allonger pour couvrir les prétendus coûts marginaux déboursés ou les pertes marginales pour le transport du grain.

En d'autres termes, nous essayons de faire comprendre que la formule de Gilson—la même qui a été adoptée par les deux autres experts-conseils qui pensaient que celle de Snively était trop élevée—permet de calculer les coûts que l'on ne peut pas obtenir autrement.

Je pense que nous pouvons désormais commencer à réfléchir à la question de savoir ce que les sociétés de chemins de fer



*[Text]*

call costs for hauling grain, and I hope I have the support of the committee on this one. It would mean that I would probably have to move a consequential amendment when we get to Clause 34, but that is another story.

**The Chairman:** Question?

**Mr. Benjamin:** I would like a recorded vote, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Okay, we will have a recorded vote.

We are voting on a motion by Mr. Benjamin to change the method by which the cost of hauling grain is calculated for the purpose of setting rates.

Motion negatived: yeas, 4; nays, 5.

**The Chairman:** In view of the time, might I suggest that since we are at the end of page 1 this might be an appropriate time to adjourn. Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Agreed.

The committee is adjourned until 9.30 a.m. tomorrow.

*[Translation]*

pourront appeler «coûts» pour le transport du grain et j'espère que les autres membres du comité m'appuieront ici. En effet, je pense devoir probablement présenter un amendement en conséquence quand nous en arriverons à l'article 34. Mais c'est autre chose.

**Le président:** Puis-je mettre l'amendement aux voix?

**M. Benjamin:** Je voudrais un vote par appel nominal, monsieur le président.

**Le président:** D'accord, soit.

Nous mettons aux voix une motion de M. Benjamin pour modifier la méthode de calcul du coût du transport du grain aux fins de déterminer les taux.

La motion est rejetée par 4 voix contre 5.

**Le président:** Étant donné l'heure, et puisque nous en sommes à la fin de la page 1, c'est peut-être le moment opportun de lever la séance. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Très bien.

La séance est levée jusqu'à 9h30 demain.







*If undelivered, return COVER ONLY to:  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9*

---

## WITNESSES—TÉMOINS

At 9:30 a.m.:

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From the Department of Transport:*

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

At 2:00 p.m.:

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From the Department of Transport:*

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

*From the Canadian Transport Commission:*

Mr. John Heads, Executive Director, Railway Transport Committee.

Mr. Keith Thompson, Senior Counsel.

A 9h30:

*Du département d'État au développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère des Transports:*

M. Denis Lefebvre, avocat.

A 14 heures:

*Du département d'État au développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère des Transports:*

M. Denis Lefebvre, avocat.

*De la Commission canadienne des transports:*

M. John Heads, directeur exécutif, Comité des transports ferroviaires.

M. Keith Thompson, avocat.

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 124

Wednesday, August 31, 1983

Chairman: Maurice A. Dionne

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 124

Le mercredi 31 août 1983

Président: Maurice A. Dionne

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on**Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

## Transport

## Transports

RESPECTING:

Bill C-155, An Act to facilitate the transportation,  
shipping and handling of western grain and to amend  
certain Acts in consequence thereof

CONCERNANT:

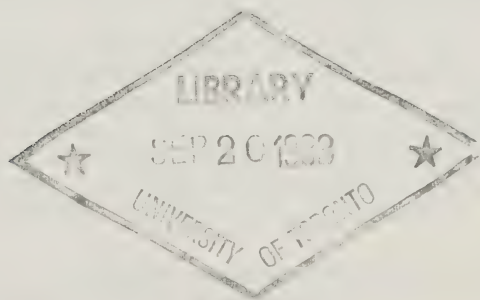
Projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport,  
l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et  
modifiant certaines lois en conséquence

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



First Session of the  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82-83

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982-1983



## STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Maurice A. Dionne

*Vice-Chairman:* Robert Bockstael

### MEMBERS/MEMBRES

Les Benjamin  
Jean-Guy Dubois  
Jesse Flis  
Charles Mayer  
Don Mazankowski  
Bill McKnight  
Marcel Ostiguy  
John Reid—(10)

## COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Maurice A. Dionne

*Vice-président:* Robert Bockstael

### ALTERNATES/SUBSTITUTS

Eva Côté  
Rolland Dion  
Gaston Gourde  
Bert Hargrave  
Stan Hovdebo  
Bernard Loiselle  
Jack Murta  
Doug Neil  
Alain Tardif  
Claude Tessier—(10)

(Quorum 6)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

### (CORRIGENDUM)

*Minutes of Proceedings*

*Issue No. 117—Page 117:3*

*Alternates present:* To include Mr. Gourde (*Lévis*) with the other Alternates.

### (CORRIGENDUM)

*Procès-verbal*

*Fascicule n° 117—Page 117:3*

*Substituts présents:* Insérer M. Gourde (*Lévis*) avec les autres substituts.

## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, AUGUST 31, 1983

(186)

[Text]

The Standing Committee on Transport met at 9:39 o'clock a.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Messrs. Gourde (*Lévis*), Hargrave, Hovdebo, Loiselle, Murta, Neil and Tessier.

*Other Member present:* Mr. Towers.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses:* From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. From the Department of Transport: Mr. Denis Lefebvre, General Counsel, and Mr. Nick Mulder, Administrator, Canadian Surface Transportation Administration.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

It was agreed,—That the title page, entitled "new rates" of the Canadian Freight Association, Western Lines be printed as an appendix to this day's Minutes of Proceedings and Evidence. (*See Appendix "TRPT-139"*).

It was agreed,—That a corrigendum be printed to point out that Mr. Gourde, M.P. (*Lévis*) was present during the Committee hearings in Vancouver on August 12, 1983.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately before line 1, on page 2.

"final adjustment", in respect of any crop year, means the amount by which the payments to the railway companies in respect of that crop year pursuant to sections 55 and 56, plus or minus any interim adjustment in respect of that crop year, differ from the amount calculated under the definition "government commitment"

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 1; Nays: 4.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by striking out lines 5 to 9, on page 2, and substituting the following therefor:

"grain"

"grain" means:

Alfalfa meal, pellets or cubes; dehydrated

Barley

Buckwheat

## PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 31 AOÛT 1983

(186)

[Traduction]

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9h39 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramich*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* MM. Gourde (*Lévis*), Hargrave, Hovdebo, Loiselle, Murta, Neil et Tessier.

*Autre député présent:* M. Towers.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat, Commission canadienne des transports, M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins:* Du département d'État au développement économique et régional: M. Arthur Kroeger, secrétaire. Du ministère des Transports: M. Denis Lefebvre, avocat et M. Nick Mulder, administrateur, Administration canadienne des transports de surface.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

Il est convenu,—Que le document intitulé «nouveaux taux» de la «*Canadian Freight Association, Western Lines*», soit annexé au compte rendu des délibérations de la séance. (*Voir Appendice «TRPT-139»*).

Il est convenu,—Que l'on corrige le compte rendu pour signaler que M. Gourde, député de Lévis, était présent lors des audiences du Comité à Vancouver, le 12 août 1983.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 39, page 2, ce qui suit:

«rajustement définitif», différence entre les versements aux compagnies de chemin de fer visées aux articles 55 et 56, pour une campagne agricole, plus ou moins le rajustement provisoire pour cette campagne agricole, et le montant visé à la définition «engagement financier de l'État».

Après débat, ledit amendement, mis aux voix, est rejeté, par un vote à main levée, par 4 voix contre 1.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié par substitution aux lignes 1 à 3, page 2, de ce qui suit:

«grain»

«grain» signifie:

farine ou granulé de luzerne—déshydratés

orge

sarrasin



Canary Seeds	graines de canaris
Corn	maïs
Faba Beans	fêverole
Field Beans	haricots de grande culture
Field Peas	pois de grande culture
Flaxseed	lin
Forage Seeds	fourrages
Lentils	lentilles
Mustard Seed	graines de moutarde
Oats	avoine
Pulse	légumes à grains secs
Rapeseed or Canola	colza ou colza de type Canola
Rye	seigle
Seed Grain in Sacks	semences en sacs
Sunflower Seeds	graines de tournesol
Triticale Wheat	blé Triticale
Barley, Crushed	orge broyée
Barley, Pearl	orge perlée
Barley, Pot	orge mondée
Barley Sprouts	germes d'orge
Bran	son
Breakfast Foods or Cereals (uncooked) In bags, barrels or cases. Manufactured from commodities only as listed in this Schedule.	aliments ou céréales pour le petit déjeuner (non cuits), fabriqués uniquement à partir des produits mentionnés à la présente annexe—en sacs, barils ou caisses
Corn, Cracked	maïs concassé
Feed, Animal and or Poultry (not medicated or condimental), containing not more than thirty-five per cent (35%) of ingredients other than commodities as specified in this Schedule, in bags or barrels or in bulk	aliments pour les bestiaux ou la volaille (non médicamenteux ou condimentaires) dont la teneur en ingrédients autres que les produits figurant à la présente annexe ne dépasse pas trente-cinq pour cent (35%)—en sacs, en barils ou en vrac
Flour, made from grain or malt only in bags or barrels or bulk Flour, Pea	farine faite de grains ou de malt seulement—en sacs, en barils ou en vrac farine de pois
Grain, Feed, in sacks	grain de provende—en sacs
Hulls, Oat	enveloppes d'avoine
Malt (made from grain only)	malt (fait de grain seulement)
Meal, Barley	farine d'orge
Meal, Corn	farine de maïs
Meal, Linseed	farine de lin
Meal, Oat	farine d'avoine
Meal, Pea	farine de pois
Meal, Rye	farine de seigle
Meal, Wheat	farine de blé
Meal, Oil Cake, Linseed	farine de tourteau de lin
Meal, Oil Cake, Rapeseed or Canola	farine de tourteau de colza Canola
Meal, Oil Cake, Sunflower Seed	farine de tourteau de tournesol
Middlings	grus blancs
Oats, Crushed	avoine broyée
Oats, Rolled	avoine aplatie
Oil, Linseed	huile de lin

Oil, Rapeseed or Canola  
 Oil, Sunflower  
 Oil Cake, Linseed  
 Oil Cake, Rapeseed or Canola  
 Oil Cake, Sunflower Seed

Screenings (applicable only on screenings from grains specified herein)

Wheat Germ

Wheat, Rolled"

that is grown in the Western Division or any product thereof included in this definition that is processed in the Western Division

huile de colza Canola

huile de tournesol

tourteau de lin

tourteau de colza Canola

tourteau de tournesol

criblures (ne s'applique qu'aux criblures des produits mentionnés à la présente annexe)

germe de blé

blé aplati»

cultivés dans la division de l'Ouest, et leurs produits inclus dans la présente définition et traités dans la division de l'Ouest.

#### DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: According to the rules of procedure a schedule in a bill is to be treated by a committee as a clause of the bill and what you are doing with your amendment is removing Schedule I and making it part of a definition. You said in your remarks that it would not preclude the government from adding additional crops by order in council. I do not believe there is any provision in this bill for the government to add to the definitions in the bill by order in council which would in effect be what they would have to do if your motion were to carry. Furthermore, by adding new crops you at least have the potential and, I would say you have in fact exceeded the royal recommendation. I would refer to this as a substantive amendment and there are rules in Beauchesne, for instance 773, paragraph 10 says:

"A substantive amendment may not be introduced by way of a modification to the interpretation clause of the bill."

And to me this is a substantive change to the definition and for those various reasons I have no alternative, it seems to me, but to rule your proposed amendment out of order.

Whereupon, Mr. Benjamin appealed from the decision of the Chairman.

The question being put by the Chairman:

Shall the decision of the Chair be sustained?

It was, by a show of hands, decided in the affirmative: Yeas: 8; Nays: 1.

At 11:30 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:42 o'clock a.m., the sitting resumed.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately after line 9, on page 2.

"interim adjustment", in respect of any crop year, means the amount by which, in the opinion of the Commission based on the revised grain tonnage forecast provided by the Administrator, the payments to the railway companies in respect of that crop year pursuant to sections 55 and 56 will differ from the amount calculated under the definition "government commitment";

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: En vertu des règles de procédures une annexe à un projet de loi doit être considéré comme un article du projet de loi et votre amendement demande que l'annexe I soit supprimée, pour intégrer son contenu dans un article de définition. Vous avez dit dans vos remarques que cela n'empêcherait pas le gouvernement d'ajouter, par décret du conseil, d'autres types de récoltes. Je ne pense pas qu'il y ait un article dans le projet de loi qui permette au gouvernement d'ajouter des définitions par décret du conseil ce qu'il adviendrait si votre motion était adoptée. Par ailleurs, en ajoutant de nouvelles récoltes, il est possible que, et en fait c'est ce qui se produit, vous alliez au-delà de la recommandation royale. Je considère cela comme un amendement de fond et Beauchesne, au commentaire 773, paragraphe 10, dit, et je cite:

«Il n'est pas dans l'ordre de proposer une modification de fond sous forme de modification de l'article 'interprétation' du projet de loi.»

A mon avis, vous proposez là une modification de fond à la définition et pour ces raisons je ne puis pas faire autrement que de déclarer votre proposition d'amendement contraire au Règlement.

Par suite, M. Benjamin en appelle de la décision du président.

Le président met sa décision aux voix:

La décision du président doit-elle être maintenue?

Par un vote à main levée, le Comité maintient la décision par 8 voix contre 1.

A 11h30, le Comité suspend ses travaux.

A 11h42, le Comité poursuit ses travaux.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié par adjonction, après la ligne 27, page 2, de ce qui suit:

«rajustement provisoire», différence de l'avis de la Commission fondée sur les prévisions quantitatives, en tonnes, révisées par l'administrateur, entre les versements aux compagnies de chemins de fer visés aux articles 55 et 56 pour une campagne agricole et le montant visé à la définition «engagement financier de l'État».



"maximum shipper share of the rate of cost change" means zero

#### DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: It attempts to amend two clauses at the same time, which makes it pretty difficult to accept. But even more than that, by limiting the maximum shipper share to zero, it seems to me it changes the intent of the bill; and because it changes the intent of the bill, because the intent of the bill clearly is that the shipper assume some part of the cost of the transportation of grain, I would rule it out of order.

During the course of the meeting, Mr. Thompson, Committee Adviser, and the witnesses, answered questions.

At 12:40 o'clock p.m., the Committee adjourned until 2:00 o'clock p.m. this day.

#### AFTERNOON SITTING (187)

The Standing Committee on Transport met at 2:07 o'clock p.m. this day, the Chairman, Mr. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) presiding.

*Members of the Committee present:* Messrs. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy and Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Alternates present:* Messrs. Gourde (*Lévis*), Hargrave, Hovdebo, Loiselle, Murta, Neil and Tessier.

*Other Member present:* Mr. Towers.

*In attendance:* Mr. Keith Thompson, Senior Counsel, Canadian Transport Commission and Mr. John Christopher, Research Officer, Library of Parliament.

*Witnesses:* From the Ministry of State for Economic Development: Mr. Arthur Kroeger, Secretary. From Agriculture Canada: Mr. H. Migie, Director, Food Markets Analysis. From the Department of Transport: Mr. Denis Lefebvre, General Counsel. From Canadian Transport Commission: Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

The Committee resumed consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of Western grain and to amend certain Acts in consequence thereof.

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 2 be amended by deleting all the words in line 20, after the word "British Columbia".

#### DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: Yes, I am going to make a ruling on it right now. It was a very interesting amendment and it seemed innocuous at the beginning but it seemed to raise more questions that it answered but it raised one question than I have a great difficulty with, of course, and that is that it has the effect of increasing the amount of money provided

et par adjonction, après la ligne 39, à la page 2, de ce qui suit:

«part maximale des expéditeurs dans le taux de variation des coûts», zéro;

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Cette motion vise à amender deux articles à la fois ce qui m'interdit de l'accepter. Qui plus est, en limitant la part maximale des expéditeurs à zéro, il me semble que vous changez le but du projet de loi. Pour cette raison, et parce que l'intention du projet de loi est de toute évidence que l'expéditeur assume une partie du coût du transport du grain, je déclare votre amendement contraire au Règlement.

Pendant la séance, M. Thompson, conseiller du Comité, et les témoins, répondent aux questions.

A 12h40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 14 heures ce même jour.

#### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI (187)

Le Comité permanent des transports se réunit à 14h07 aujourd'hui sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland—Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Dionne (*Northumberland—Miramichi*), Flis, Mayer, Mazankowski, McKnight, Ostiguy et Reid (*Kenora—Rainy River*).

*Substituts présents:* MM. Gourde (*Lévis*), Hargrave, Hovdebo, Loiselle, Murta, Neil et Tessier.

*Autre député présent:* M. Towers.

*Aussi présents:* M. Keith Thompson, avocat, Commission canadienne des transports et M. John Christopher, documentaliste, Bibliothèque du Parlement.

*Témoins:* Du département d'État au développement économique et régional: M. Arthur Kroeger, secrétaire. Du ministère de l'Agriculture: M. H. Migie, directeur, analyse des marchés alimentaires. Du ministère des Transports: M. Denis Lefebvre, avocat. De la Commission canadienne des transports: M. D.C. Hackston, directeur exécutif, trafic et tarifs.

Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence.

Le Comité reprend l'étude de l'article 2.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 2 soit modifié en supprimant, page 2, tous les mots qui suivent les mots «Colombie-Britannique» aux lignes 32 à 34.

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Je vais tout de suite prendre une décision là-dessus. Cet amendement est très intéressant même s'il semble anodin à première vue. Il semble soulever plus de questions qu'on le pense, en particulier une qui me cause beaucoup de difficulté à savoir, celle de l'augmentation des sommes qui seront engagées par suite de l'adoption des

by this bill and on that ground alone I would have to rule it out of order.

Mr. Mazankowski moved,—That Clause 2 be amended by deleting in line 36, the words following “Governor n Council” and by deleting line 37.

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by a show of hands, negatived: Yeas: 4; Nays: 5.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately after line 37, on page 2.

“rate of cost change”, in respect of any crop year, means the percentage, as determined by the Commission on the basis of grain tonnage forecasts provided by the Administrator, by which the average estimated eligible cost of moving one tonne of grain in that crop year differs from the average estimated eligible cost of moving one tonne of grain in the preceding crop year, as adjusted in respect of the 1983-84 to 1986-87 crop years so as to exclude the effect of the phasing in of the contribution to constant costs.”

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was, by show of hands, negatived: Yeas: 1; Nays: 3.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by striking out lines 38 to 42, on page 2, and substituting the following therefor:

“system participant” means a railway company as defined in this section;

After debate thereon, the question being put on the said proposed amendment, it was negatived on the following division:

## YEAS

Messrs.

Benjamin —1

## NAYS

Messrs.

Flis	Neil
Gourde ( <i>Lévis</i> )	Ostiguy
Mayer	Reid ( <i>Kenora-Rainy River</i> )
Mazankowski	Tessier —8

It was agreed,—That the Committee consider the critique prepared by the officials of the Department of Transport with respect to proposals developed by the Government of Alberta and the Manitoba Farm Bureau concerning the method of payment on Thursday, September 1, 1982 at 2:00 p.m.

At 4:00 o'clock p.m., the sitting was suspended.

At 4:15 o'clock p.m., the sitting resumed.

Mr. Neil moved,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately after the word “rail” in line 42, on page 2:

“, as designated by Governor in Council.

And debate arising thereon;

dispositions de ce projet de loi et c'est pourquoi je dois déclarer cet amendement contraire au Règlement.

M. Mazankowski propose,—Que l'article 2 soit modifié en supprimant, à la page 1, lignes 21 et 22, les mots «de régime fédéral».

Après débat, l'amendement, mis aux voix, est rejeté, par un vote à main levée, par 5 voix contre 4.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié par adjonction, après la ligne 39, à la page 2, de ce qui suit:

«taux de variation des coûts» différence, en pourcentage, déterminée par la Commission d'après les prévisions quantitatives, en tonnes, de l'administrateur, entre le coût admissible estimatif moyen pour le mouvement d'une tonne de grain pendant une campagne agricole et pendant la campagne agricole précédente, compte tenu du rajustement appliqué aux campagnes agricoles 1983-1984 à 1986-1987 pour annuler l'effet de la contribution progressive aux coûts fixes.

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée, par un vote à main levée, par 3 voix contre 1.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié par substitution aux lignes 35 à 39, à la page 2, de ce qui suit:

«participant», une compagnie de chemin de fer selon la définition qu'en donne le présent article;

Après débat, la question, mise aux voix, est rejetée à la majorité:

## POUR

Messieurs

Benjamin—1

## CONTRE

Messieurs

Flis	Neil
Gourde ( <i>Lévis</i> )	Ostiguy
Mayer	Reid ( <i>Kenora—Rainy River</i> )
Mazankowski	Tessier—8

Il est convenu,—Que le Comité étudie la critique faite par les fonctionnaires du ministère des Transports des propositions présentées par le gouvernement de l'Alberta et le «*Manitoba Farm Bureau*» concernant la méthode de paiement, le jeudi 1<sup>er</sup> septembre 1983 à 14 heures.

A 16heures, le Comité suspend ses travaux.

A 16h15, le Comité poursuit ses travaux.

M. Neil propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant immédiatement après le mot «organisme», à la ligne 36, page 2, ce qui suit:

«désignés par le gouverneur en conseil.



Mr. Mazankowski moved an amendment to the amendment by deleting the period after Council and adding a comma and the following therefor:

“individually or by class”

The question being put on the said proposed amendment to the amendment, it was agreed to.

And the question being put on the said proposed amendment, as amended, it was agreed to.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding immediately after line 42, on page 2, the following therefor:

“tariff” means the tariff of rates and conditions of carriage for the movement of grain that were in effect on the sixteenth day of June, 1983

#### DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: It is clear to me from the motion that the Honourable Member's intention is to maintain the existing grain rates. However, Part II of Bill C-155 entitled “Rates” sets out a mechanism by which, among other things, the annual rate scale is prescribed, the determination of annual rate scale and the percentage rates that are to be borne by the Government of Canada and shippers of grain.

Therefore, it seems to me that the proposed amendment goes against the principle of the bill as read a second time by the House because it alters the principle of a bill for a change of rates from the present system. Accordingly, it is contrary to Citation 764, paragraph 1 of Beaudesne which says:

“A Committee is bound by the decision of the House, given on Second Reading, in favour of the principle of the bill and should not therefore amend the bill in a manner destructive to this principle.”

Furthermore, it seems to me that, by this which appears to be a rather simple amendment, that the entire purpose of Part II of the bill is destroyed and wiped out and that also is contrary to the rules. And on those two grounds I would have to rule . . . yes.

Whereupon, Mr. Benjamin appealed from the decision of the Chairman.

The question being put by the Chairman:

Shall the decision of the Chair be sustained?

It was decided in the affirmative on the following division:

#### YEAS

Messrs.

Flis	Ostiguy
Gourde ( <i>Lévis</i> )	Reid ( <i>Kenora—Rainy River</i> )
Mayer	Tessier—6

#### NAYS

Messrs.

Benjamin—1

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately after line 45, on page 2.

Après débat, M. Mazankowski propose un sous-amendement visant à ajouter, après le mot «conseil», ce qui suit:

«individuellement ou par classe»

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté.

L'amendement tel que modifié, mis aux voix, est adopté.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 39, page 2, ce qui suit:

«tarif», Le tarif des prix et des conditions du transport relativement au mouvement du grain qui était en vigueur le 16 juin 1983.

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Il me semble évident que la motion du député vise à maintenir les tarifs actuels du grain. Néanmoins, la partie II du bill C-155 intitulé «Taux» prévoit un mécanisme suivant lequel, notamment, le barème annuel des taux sera prescrit et le pourcentage assumé par le Gouvernement du Canada et les expéditeurs de grain sera fixé.

Par conséquent, il me semble que l'amendement proposé est contraire au principe du projet de loi, qui vise à modifier les taux actuels, tel qu'il a été lu une deuxième fois à la Chambre. En conséquence, l'amendement est contraire aux commentaires 764, paragraphe 1 de Beaudesne qui dit, et je cite:

«La Chambre ayant consacré le principe du texte en le votant en deuxième lecture, il est en conséquence interdit au Comité de le modifier de façon telle que ce principe ne soit plus respecté.»

Par ailleurs, il me semble que cet amendement, qui semble anodin, anéantit l'objectif de la partie II du projet de loi, ce qui est également contraire au Règlement. Ainsi, je dois . . . oui.

M. Benjamin en appelle alors de la décision du président.

La décision du président est mise aux voix:

La décision du président doit-elle être maintenue?

La décision est maintenue par un vote majoritaire:

#### POUR

Messieurs

Flis	Ostiguy
Gourde ( <i>Lévis</i> )	Reid ( <i>Kenora—Rainy River</i> )
Mayer	Tessier—6

#### CONTRE

Messieurs

Benjamin—1

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant après la ligne 42, page 2, ce qui suit:

“(3) Notwithstanding the Crow's Nest Pass Act and any agreement made pursuant thereto, the government of Canada shall return to the province of British Columbia any lands and any mineral and coal rights the government of Canada received pursuant to paragraph 1(i) of the Crow's Nest Pass Act.”

#### DECISION OF THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: May I point out to the committee, and to Mr. Benjamin in particular, that Clause 62 of the bill states, and I quote:

“62. Notwithstanding the Crow's Nest Pass Act and any agreement made pursuant thereto, the Government of Canada may hold, dispose of or otherwise deal with the lands it selected under paragraph 1(i) of that Act in any manner and on any condition it thinks fit.”

I would point out that that was accepted in principle by the House on Second Reading. The effect of this amendment as I read it would alter completely the effect of Clause 62. And in any case, if that Clause is to be amended it should be amended when we arrive at Clause 62 and not in the interpretation section of Part I. For those two reasons, I would have to rule it out of order.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by striking out lines 46 to 49, on page 2, and lines 1 to 3, on page 3, and substituting the following therefor:

“(3) In the event of any inconsistency or conflict in the rates and condition of carrying grain between this Act, the Crow's Nest Pass Act, any agreement made pursuant to the Crow's Nest Pass Act, General Order No. 448, or the tariffs of the railways companies in effect on the sixteenth day of June, 1983, the inconsistency or conflict shall be resolved by the tariffs in effect on the sixteenth day of June, 1983.”

#### DECISION OF THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: And for the same reasons that I ruled your last amendment out of order, I would have to be consistent and rule this one out of order.

On the same grounds because it attempts to alter the intent of the bill as expressed by the House in second reading.

On motion of Mr. Flis, it was agreed,—That Clause 2 be amended by striking out line 1, on page 3, and substituting the following therefor:

“ant to the Crow's Nest Pass Act or General”

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding immediately after line 3, on page 3, the following therefor:

“(4) If, as a result of this Act, Canadian Pacific Limited receives a payment from the government of Canada for hauling grain on its main line and such payment includes a return on investment or an allowance for constant costs, Canadian Pacific Limited shall

«(3) Par dérogation à la Loi du Nid-de-Corbeau et à toute entente conclue conformément à cette Loi, le gouvernement du Canada doit rendre à la province de la Colombie-Britannique les droits sur les biens-fonds, les minéraux et le charbon qui lui ont été accordés conformément à l'alinéa 1(i) de la Loi du Nid-de-Corbeau.»

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Puis-je signaler aux membres du Comité et à M. Benjamin en particulier que l'article 62 du projet de loi dispose et je cite:

«62. Par dérogation à la Loi du Nid-de-Corbeau et à toute convention conclue sous son régime, Sa Majesté du chef du Canada peut posséder ou vendre les terres qu'elle a choisies, conformément à l'alinéa 1(i) de cette loi, ou prendre à leur égard toute autre disposition, selon les modalités et aux conditions qu'elle estime indiquées.»

Je vous signale que le projet de loi a été accepté en principe en deuxième lecture à la Chambre. Cet amendement aurait pour effet de modifier du tout au tout l'application de l'article 62. De toute façon, si l'on modifie cet article, il faudra le faire quand nous en serons là, c'est-à-dire lorsque nous étudierons l'article 62, et non pas dans la partie I où il est question de l'interprétation. Pour ces deux raisons, je déclare votre amendement contraire au Règlement.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en substituant aux lignes 43 à 45, page 2, et aux lignes 1 et 2, page 3, ce qui suit:

«(3) Les tarifs en vigueur le seize juin 1983 l'emportent sur les tarifs des taux et conditions de transport du grain incompatibles que prévoient la présente loi, la Loi du Nid-de-Corbeau, toute convention conclue sous son régime et l'ordonnance générale n° 448».

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Pour les mêmes raisons qui ont motivé ma décision dans le cas de votre amendement précédent, je dois déclarer celui-ci contraire au Règlement.

Pour les mêmes motifs, car cet amendement modifie le but du projet de Loi tel qu'adopté en deuxième lecture à la Chambre.

Sur motion de M. Flis, il est convenu,—Que l'article 2 soit modifié en remplaçant la ligne 1, page 3, de la version anglaise par ce qui suit:

«and to the Crow's Nest Pass Act or General»

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant après la ligne 2, page 3, ce qui suit:

«(4) Si, par suite de l'application de la présente loi, le Canadien Pacifique Limitée reçoit un paiement de l'État pour transporter du grain sur sa ligne principale et que ce paiement comprend un revenu de placement ou une indemnité relative aux coûts fixes, le Canadien Pacifique Limitée doit:



(a) repay to the government of Canada with interest all grants and contributions it received as a result of the Canadian Pacific Railway Act (Chapter 1-1881);

(b) in respect of all land it received as a result of the Canadian Pacific Railway Act and subsequently sold, pay to the Government of Canada an amount equal to the return from selling such land minus the cost of improvements, plus interest;

(c) in respect of all railroad and surveys completed by the government and acquired under the Canadian Pacific Railway Act, pay the Government of Canada an amount equal to the value of such railroad and surveys, as determined by the Royal Commission on Railways and Transportation (1917), plus interest;

(d) in respect of all mineral, coal, and timber rights it received under the Canadian Pacific Railway Act, and still held by Canadian Pacific Limited or by any corporation controlled by Canadian Pacific Limited, cause such mineral, coal, and timber rights to be returned to the Government of Canada; and

(e) in respect of all land it received as a result of the Canadian Pacific Railway Act and still held by Canadian Pacific Limited or by a corporation controlled by Canadian Pacific Limited, cause such land to be returned to the Government of Canada;

and the Government of Canada shall use all such return of grants, contributions resources, land, and rights to reduce the shipper share of rates established under section 37."

#### DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: If it is outside the scope of the bill then obviously I have no alternative but to rule it out of order; and I so rule.

It also imposes a burden on CP that is not in the bill and is not imposed on any of its competitors. Although I know Mr. Benjamin will come back and say that its competitors were not given the kinds of grants, land grants, etc., that CP was. But that is really not the point, the point is that it is in effect imposing a burden on one railway company that is not imposed upon the others, and that would be discriminatory law and an act of retribution rather than an act of Parliament.

Mr. Benjamin moved,—That Clause 2 be amended by adding the following immediately after line 3, on page 3.

"(4) If, as a result of this Act, Canadian Pacific Limited charges rates on grain and flour moving from any point west of Thunder Bay to Thunder Bay other than the rates for such traffic established by the agreement made pursuant to the Crow's Nest Pass Act, Canadian Pacific Limited shall repay all grants received by the Canadian Pacific Railway Company as a result of the Crow's Nest Pass Act or any agreement made pursuant to such Act plus interest"

a) rembourser à l'État le capital et les intérêts de toutes les subventions et contributions qu'il a reçues en application de l'Acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique (Chapitre 1-1881);

b) en ce qui concerne les terrains qu'il a reçus en application de l'Acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique et qu'il a ensuite vendus, verser à l'État un montant égal au produit de la vente et aux intérêts, moins les coûts relatifs aux améliorations;

c) en ce qui concerne les chemins de fer et les arpentages complétés par le gouvernement et acquis par application de l'Acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique, verser à l'État un montant égal à la valeur de ces chemins de fer et de ces arpentages établie par la Commission royale sur les chemins de fer et le transport (1917), plus les intérêts;

d) en ce qui concerne les droits sur les minéraux, le charbon et le bois accordés en application de l'Acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique et dont le Canadien Pacifique Limitée ou toute société contrôlée par lui est toujours titulaire, faire en sorte que l'État jouisse de nouveau de ces droits;

e) en ce qui concerne les terrains reçus en application de l'Acte concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique et dont le Canadien Pacifique Limitée ou toute société contrôlée par lui est toujours le propriétaire, faire en sorte que ces terrains soient remis à l'État;

et l'État doit appliquer les montants et les droits que lui remet le Canadien Pacifique Limitée à la réduction du pourcentage à supporter par les expéditeurs de grain en vertu de l'article 37."

#### DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Étant donné que cela n'entre pas dans la portée du projet de loi, de toute évidence je suis forcé de déclarer cet amendement contraire au Règlement. C'est ma décision.

De plus, cela impose au CP un fardeau que les dispositions du projet de loi ne prévoient pas et qu'elles n'imposent pas à ses concurrents. Je sais que M. Benjamin me rétorquera que les concurrents du CP n'ont pas reçu en subvention les mêmes terres que lui. Là n'est pas la question, car de fait cet amendement impose à une société de chemin de fer un fardeau qu'elle n'impose pas aux autres. Si nous l'adoptons, cette disposition serait discriminatoire et il s'agirait plus d'une rétribution que d'une loi du Parlement.

M. Benjamin propose,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant après la ligne 2, page 3, ce qui suit:

"(4) Si, par suite de l'application de la présente loi, le Canadien Pacifique Limitée exige, pour les mouvements du grain et de la farine à partir de tout point situé à l'ouest de Thunder Bay et à destination de Thunder Bay, des taux différents de ceux qui ont été fixés par la convention conclue sous le régime de la Loi du Nid-de-Corbeau, le Canadien Pacifique Limitée doit rembourser le capital et les intérêts de toutes les subventions qui ont été accordées au chemin de fer Canadien du Pacifique par application de la Loi du Nid-de-Corbeau ou de toute convention conclue sous son régime."

## DECISION BY THE CHAIRMAN

MR. CHAIRMAN: It may help, but it has the same difficulty as the previous one and, therefore, I would have to make the same ruling thereon. It applies sanctions to one railway that it does not apply to another, therefore, it is not consistent and it is outside the scope of the bill.

Whereupon, Mr. Benjamin appealed from the decision of the Chairman.

The question being put by the Chairman:

Shall the decision of the Chair be sustained?

It was decided in the affirmative on the following division:

## YEAS

Messrs.

Flis	Ostiguy
Mayer	Reid ( <i>Kenora—Rainy River</i> )
Mazankowski	Tessier—7
Neil	

## NAYS

Messrs.

Benjamin—1

It was agreed,—That Clause 2, as amended, be allowed to stand.

At 5:30 o'clock p.m., the Committee adjourned until 9:30 o'clock a.m. Thursday, September 1, 1983.

## DÉCISION DU PRÉSIDENT

LE PRÉSIDENT: Cela pourrait peut-être être utile mais j'y vois le même inconvénient que dans le cas précédent et par conséquent ma décision est la même. En effet cet amendement impose des sanctions à une société de chemin de fer et pas aux autres, et par conséquent, ce n'est pas logique et c'est en dehors de la portée du projet de loi.

M. Benjamin en appelle de la décision du président.

La décision est mise aux voix:

La décision du président doit-elle être maintenue?

La décision est maintenue par un vote majoritaire:

## POUR

Messieurs

Flis	Ostiguy
Mayer	Reid ( <i>Kenora—Rainy River</i> )
Mazankowski	Tessier—7
Neil	

## CONTRE

Messieurs

Benjamin—1

Il est convenu,—Que l'article 2, tel que modifié, soit réservé.

A 17h30, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 1<sup>er</sup> septembre 1983 à 9h30.

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

(Recorded by Electronic Apparatus)

[Texte]

Wednesday, August 31, 1983

• 0949

**The Chairman:** Order, please.

We are resuming consideration of Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, and we are on Clause 2.

On Clause 2—*Definitions*.

**The Chairman:** Before I proceed to Clause 2, I have a couple of housekeeping items I would like to raise. Yesterday, shortly before we adjourned, Mr. McKnight handed in a cover from the New Rates of the Canadian Freight Association, Western Lines, which he suggested be appended to the proceedings of the committee. Is that agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

• 0950

**The Chairman:** Agreed. Also, is it agreed that a corrigendum be printed to point out that Mr. Gourde, *député de Lévis*, was present during the committee hearings in Vancouver on August 12, 1983?

**Some hon. Members:** Agreed.**The Chairman:** Thank you, agreed.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Yesterday you indicated that you were reconsidering a previous ruling you made with respect to the admissibility of certain amendments, particularly those having to do with the implementation of a safety net and the incorporation of additional crops under the provisions of this bill. With that, it left an opening for the potential of further admissions of amendments that would have to do with adjustments to the cap, the rate-setting structure and other related items. I am wondering, if you have had an opportunity to review your previous ruling, whether you can share that with the committee or whether, in fact, it is still under consideration.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski. I was afraid you might do that. Actually, I have reconsidered it and in reconsidering it I have had reinforced something that we all, I guess, should have learned a long time ago, and that is not to think out loud. I have reconsidered, I have done some additional checking and the ruling I made originally will have to stand. As unhappy as I am about that, I do not see that I have any choice.

There are a number of reasons. One is that the suggested changes would indeed exceed the Royal Recommendation. I have checked with regard to the statement the former minister made on May 31; it does incur expenses greater than the bill provides for, it changes the intent of the bill we have before us and I guess, finally, that that statement the minister made,

## TÉMOIGNAGES

(Enregistrement électronique)

[Traduction]

Le mercredi 21 août 1983

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-155 Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous en sommes à l'article 2.

Article 2—*Définitions*.

**Le président:** Avant de commencer, je voudrais aborder un certain nombre de questions internes. Hier, peu avant l'ajournement, M. McKnight nous a remis un exemplaire des nouveaux tarifs de la *Canadien Freight Association, Western Lines*, qu'il nous a proposé d'annexer au procès-verbal du Comité. Êtes-vous d'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** D'accord. Également, est-on d'accord pour que l'on imprime un erratum qui fasse remarquer que M. Gourde, député de Lewis, était présent aux audiences du Comité, le 12 août 1983 à Vancouver?

**Des voix:** D'accord.**Le président:** Merci, d'accord.

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Hier vous avez indiqué que vous étiez en train de reconsidérer une décision que vous avez faite, concernant l'admissibilité de certaines modifications, en particulier de celles concernant l'utilisation d'un filet de sécurité et l'addition de récoltes supplémentaires dans les modalités de ce projet de loi. Si c'est le cas, il serait possible d'introduire d'autres modifications, concernant les ajustements de plafond, la structure d'établissement des tarifs et autres articles conjoints. Je me demande si vous avez eu la possibilité de reconsidérer votre décision, si vous pouvez en informer le comité ou si vous êtes encore en train d'étudier la situation.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski. Je craignais que vous fassiez cela. En fait, j'ai reconsidéré cette décision, et cet examen m'a convaincu de la justesse de quelque chose que, à mon avis, nous aurions tous dû apprendre il y a longtemps, et qui est qu'il ne faut pas penser à haute voix. J'ai reconsidéré, j'ai fait des vérifications supplémentaires et je dois confirmer ma décision initiale. Cela ne me satisfait pas, mais je n'ai pas d'autre alternative.

Il y a un certain nombre de raisons. L'une est que les changements proposés iraient en fait plus loin que la Recommandation Royale. J'ai vérifié la déclaration que le Ministre précédait à faite le 31 mai; elle implique des dépenses plus importantes que celles prévues par le projet de loi, elle change l'intention du projet de loi que nous avons devant nous et,

## [Texte]

although we have copies of it, is not part of the reference of the committee, because it was not sent as part of the Crow package, if you like, to the committee. It was a public document, not a House of Commons document that became part of the reference of this committee. Therefore, I regret that my ruling will have to stand, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Your ruling still stands then, Mr. Chairman. Have you had any discussions with the minister as to how he may now be proceeding with the specific amendments that were advanced by the former minister and what it means in terms of the possibility of incorporating other amendments, such as the modification to the cap; the possibility of modification of the freight-rate structure; the modification of the safety net, further to the proposed amendment that the former minister brought forth; modifications with respect to the method of payment; and, of course, the prospect of additional crops? I see the parliamentary secretary has indicated that he would want to reply to that. Perhaps he may and, if you wish, sir, perhaps you may want to comment on it as well.

**The Chairman:** I have had some discussions with the minister and I think it would be more appropriate for the parliamentary secretary to answer that specific question. The only comment I would make is that I have found the minister pretty open to suggestions from this committee. That is one of the reasons why some days ago I suggested that even while it may not be totally orthodox, I would allow discussion on certain clauses that were really beyond the scope of the committee but I could not allow the amendments that would normally be out of order, and also why I suggested the possibility of the committee making an off-the-record or informal report to the minister—on the record but informally would be a better way of putting it.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just on that very point and so we are absolutely clear, what you are then saying is that notwithstanding the possibility of a presentation of an amendment that may be beyond the scope of the committee you will still entertain discussion and debate on it. Just to be more specific, I would include, subject to your concurrence, things like, but not restricted to, the 31.1 cap, the rates and the rate-setting structure, the level of the safety net, the method of payment and additional crops. Is that your understanding?

**The Chairman:** I am quite prepared to allow discussion on those things. I cannot accept motions, but I will . . . I think we are here to try to improve a bill we have before us. The minister has asked us for our advice and I think it is good for us and good for him, in fact good for the country, if we can come up with suggested changes which, while we may not be able to them include in our report, we can give to the minister so he will have the benefit of the collective will of this committee, and so I will use the widest possible latitude I can.

## [Traduction]

finalement, je pense que la déclaration que le ministre a faite, bien que nous en ayons reçu copie, ne fait pas partie des termes de référence de ce comité, parce que lorsqu'elle a été envoyée au comité, elle ne faisait pas, en quelque sorte, partie du dossier du Nid-du-Corbeau. C'était un document public, et non pas un document de la Chambre des communes qui faisait partie des termes de référence de ce comité. Par conséquent, à mon grand respect, je dois confirmer ma décision, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Votre décision est donc confirmée, monsieur le président. Avez-vous eu des discussions avec le ministre sur la manière dont il va maintenant procéder avec les modifications spécifiques proposées par l'ancien ministre et ce que cela implique en matière d'introduction d'autres modifications, telles que la modification du plafond; la possibilité de modifier la structure d'établissement des taux de marchandises; la modification du filet de sécurité, en plus de la modification proposée par l'ancien ministre; des modifications relatives à la méthode de paiement; et, naturellement, la possibilité de récoltes supplémentaires? Je vois que le secrétaire parlementaire a indiqué qu'il aimerait répondre à ces questions. Peut-être qu'il pourrait, et, si vous voulez, monsieur, peut-être que vous désirez également faire des commentaires à ce sujet.

**Le président:** J'ai eu des discussions avec le ministre et je pense qu'il serait plus approprié que le secrétaire parlementaire réponde à cette question spécifique. Le seul commentaire que j'aimerais faire est que j'ai trouvé le Ministre très ouvert aux suggestions de ce Comité. C'est l'une des raisons pour lesquelles, il y a quelques jours, j'ai suggéré que, bien que cela ne soit pas tout à fait orthodoxe, je permettrai que l'on discute certaines modalités qui ne font pas partie du mandat du Comité, mais je ne pouvais autoriser des modifications qui ne sont pas pertinentes; j'ai également suggéré la possibilité que le Comité fasse un rapport verbal ou officieux au Ministre—on pourrait dire faisant l'objet d'un procès verbal, mais officieux.

• 0955

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, afin que l'on soit bien d'accord sur ce point, vous dites que, en dehors de la possibilité de présentation de modifications ne faisant pas partie du mandat de ce Comité, vous considérerez qu'on les discute et qu'elles fassent l'objet d'un débat. Plus spécifiquement, je veux parler, si vous êtes d'accord, de choses comme, sans me limiter à elles, le plafond de 31.1, les tarifs et la structure d'établissement des tarifs, le niveau de filet de sécurité, la méthode de paiement et les récoltes supplémentaires. Êtes-vous d'accord?

**Le président:** Je suis tout à fait disposé à autoriser des discussions sur ces sujets. Je ne peux pas accepter de motions, mais je ferai . . . Je pense que nous sommes ici pour essayer d'améliorer le projet de loi que nous avons devant nous. Le Ministre nous a demandé notre avis et je pense qu'il est de notre intérêt, de son intérêt et en fait de l'intérêt du pays que nous suggérions des changements, que, bien que nous ne puissions pas les mettre dans notre rapport, nous pouvons donner au Ministre afin qu'il puisse bénéficier de la volonté



[Text]

I have already expressed the point of view that when we come to Part IV, since it has already been indicated by the previous minister that the part is going to be withdrawn and a new part substituted therefor, we deal with it rather quickly by simply saying that since it has been indicated by the government that Part IV is being withdrawn and a new part submitted which exceeds the present Royal Recommendation, we have not dealt with Part IV—or something to that effect—because I do not know why we should spend time dealing with a part of the bill that we know is going to be withdrawn. So I would suggest that we deal specifically with the first three parts of the bill and go from there. Having said that, I will hear from Mr. Flis and then from Mr. Benjamin.

**Mr. Flis:** I am pleased that Mr. Mazankowski raised this point because, as we know, the previous minister did publicly announce two amendments, one being the safety net and the other being the addition of other crops and grains. At the appropriate clause, Mr. Chairman, I will give notice that the minister intends to move at the report stage such and such an amendment and I hope the chairman would then allow the committee to allow debate on that point because this will then give the minister direction as to whether to really report it at the report stage or throw it out completely, or even maybe get some suggestions from the committee. But I will give notice at the appropriate clause that the minister intends to move such and such an amendment at report stage, and hopefully this will open the doors for a good discussion and debate on that point.

**Mr. Mazankowski:** Might I just ask Mr. Flis a further question. As he is aware, the former minister left open the possibility of modification to the 31.1 million-tonne cap, left open the possibility of perhaps considering modification to the level of the safety net, left open the prospect of modifications to the rate-setting structure, the method of payment and things of that nature. Can we then take it that if the committee could convince him that there was need for change in those areas the minister would be prepared to take similar action with respect to moving the appropriate amendment at the report stage to cover any of those items that the committee in its wisdom may deem appropriate?

• 1000

**Mr. Flis:** Providing we can convince ourselves after hearing from all of the witnesses that lifting the cap does not further hurt the livestock and these other industries. I think that is a debate we are going to have to have in the committee, and I think each party on its own side: If we do this, what will this do to this industry? This again is the kind of direction the minister would like to get from the committee.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, further to that point, the minister, almost deliberately it would seem, reminded the

[Translation]

collective de ce Comité, aussi j'utiliserai le maximum de latitude.

J'ai déjà dit qu'à mon avis, lorsque nous arriverons à la quatrième partie, étant donné que le Ministre précédent nous a informé que cette partie va être supprimée et remplacée par une partie nouvelle, nous la traitons plutôt rapidement en disant simplement que, étant donné que le gouvernement nous a indiqué que la quatrième partie doit être retirée, et une partie nouvelle soumise, qui dépasse la Recommandation royale actuelle, nous n'avons pas examiné la quatrième partie—ou quelque chose d'équivalent—parce que je ne vois pas pourquoi nous devrions passer du temps à examiner une partie du projet de loi qui, nous le savons, va être retirée. Aussi, j'aimerais suggérer que nous examinions spécifiquement les trois premières parties du projet de loi et que nous nous basions dessus. Cela dit, j'aimerais entendre M. Flis, puis M. Benjamin.

**M. Flis:** Je suis heureux que M. Mazankowski soulève ce point parce que, comme nous le savons, le Ministre précédent a annoncé publiquement deux modifications, l'une étant le filet de sécurité et l'autre étant l'addition d'autres récoltes et grains. Lorsqu'on arrivera aux modalités particulières, j'ai l'intention de mentionner que le Ministre a l'intention de présenter à l'étape du rapport telle et telle modification et j'espère que le président permettra alors au Comité de discuter ces points, car cela donnera au Ministre une indication qu'il doit vraiment faire un rapport à ce sujet à l'étape du rapport, ou le laisser complètement de côté, ou même peut-être obtenir des suggestions du Comité. Mais je mentionnerai lorsqu'on arrivera à la modalité particulière que le Ministre a l'intention de présenter telle ou telle modification au stade du rapport, et j'espère que cela permettra, à ce moment-là, une bonne discussion et un bon débat.

**M. Mazankowski:** J'aimerais simplement demander à M. Flis une autre question. Comme il le sait bien, l'ancien ministre a conservé la possibilité de modifier le plafond de 31.1 millions-tonnes, conservé la possibilité de, peut-être, considérer des modifications du niveau du filet de sécurité, conservé la possibilité de modifier la structure d'établissement des taux, la méthode de paiement et autres choses similaires. Pouvons-nous donc déduire que si le Comité arrive à le convaincre qu'il existe un besoin de changements dans ces domaines, le Ministre serait préparé à prendre des mesures semblables, c'est-à-dire à présenter la modification appropriée au stade du rapport pour couvrir les articles que le Comité pense appropriées?

**M. Flis:** À condition d'être persuadé, après avoir entendu tous les témoignages, qu'en éliminant les barrières nous ne porterons pas préjudice à l'industrie de l'élevage et à ces autres industries. Je pense que c'est un débat que nous allons avoir dans le Comité et que chaque parti, de son côté, aura à se demander: Si nous prenons telle mesure, quelle en sera la répercussion sur telle ou telle industrie? C'est le genre de recommandation que le ministre voudrait avoir du Comité.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, il me semble que le ministre a rappelé au public et au Comité, plus ou moins

[Texte]

public and the committee that there was a \$204 million agricultural adjustment fund which was set aside; the money remains in the envelope and can be included in the consideration of this bill. He must have had something in mind when he reminded the public and the committee that that was still available. I am only assuming, Mr. Chairman, that by signalling that the minister is prepared to consider the possibility of the application of those funds if there have to be changes that may result in further distortion or dilution, whatever the case might be.

**The Chairman:** Just a comment on that first, Mr. Flis.

I agree, Mr. Mazankowski, that the minister has done that, but the \$204 million agricultural adjustment fund again is not a part of our reference. While I would allow that kind of discussion during our procedures on this bill, we cannot in any way, as far as I understand it at least, report to the House on the use of the \$204 million agricultural adjustment fund.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, if you are asking for suggestions and recommendations from this committee you are being somewhat restrictive, with respect, because that formed part and parcel of the dialogue that we engaged in when the minister was here. It is further confirmed by the fact that if the farmer's ability to pay was to continue to be the contentious issue he may very well be prepared to go back to Cabinet for a further modification of that and implicit in that utilizing some of the funds that have been provided in the envelope.

**The Chairman:** That is a possibility, but that can only be done at report stage.

**Mr. Mazankowski:** We do not want to be restricted in our innovative approach to doing all the things that are possible within the framework and within the resource package that we have. It would be very awkward for us to overlook the application of a huge resource, and then the minister came trotting along and said: Yes, but we have this and we can sweeten the pot. I would like to see this committee work at arriving at a solution employing the resources that are on the table, and I assume the \$204 million is on the table.

**The Chairman:** It may be on the table, but not particularly on our table. But in any case . . .

**Mr. Mazankowski:** But we are in a unique situation. We are breaking new ground in terms of our ability to recommend to the minister and to give him advice and wisdom in resolving the issue that has been tossed around back and forth for the last couple of years.

So I think the committee should be made fully aware of what the ingredients of the package are and what the levels of resources are because we cannot do our job properly if that information is in one day and out the next day, somewhat illusory.

[Traduction]

délibérément, qu'on a mis de côté un fonds de rajustement de 204 millions de dollars alloué au secteur agricole. Ce fonds reste dans l'enveloppe et peut être pris en considération lors de l'examen de ce projet de loi. Il devait avoir quelque chose en tête lorsqu'il a rappelé au public et au Comité que ce fonds était encore disponible. Je suppose, monsieur le président, qu'en signalant ce fait, le ministre indique qu'il est disposé à examiner la possibilité d'utiliser ces fonds si jamais les modifications donnent lieu à d'autres adjonctions ou distortions, selon les cas.

**Le président:** D'abord votre avis sur ce point, monsieur Flis.

Le ministre a fait cela, monsieur Mazankowski, j'en conviens, mais le fonds de rajustement de 204 millions de dollars alloué au secteur agricole, dois-je le souligner de nouveau, est hors de notre compétence. J'admettrais ce genre de débat durant nos discussions relatives à ce projet de loi, mais j'estime que nous ne pouvons pas, du moins pour autant que je sache, recommander à la Chambre l'utilisation du fonds d'ajustement de 204 millions de dollars alloué au secteur agricole.

**M. Mazankowski:** Eh bien, monsieur le président, si vous demandez à ce Comité de faire des suggestions et des recommandations, vous êtes en train d'adopter, sauf révérence, une attitude plutôt restrictive, parce que ce sujet faisait partie intégrante du dialogue que nous avons engagé en présence du ministre. Il est par ailleurs confirmé par le fait que si l'aptitude des fermiers en matière de paiement continuait d'être le point en litige, le ministre serait parfaitement disposé à se reporter au Cabinet pour une autre modification, ce qui supposerait implicitement l'utilisation d'une partie des fonds prévus dans l'enveloppe.

**Le président:** C'est une possibilité, mais cette démarche ne peut avoir lieu qu'à l'étape du rapport du projet de loi.

**M. Mazankowski:** Nous ne voulons pas être restreints dans nos démarches innovatrices visant à prendre toutes les mesures possibles dans le cadre et dans les limites des ressources dont nous disposons. Nous serions vraiment embarrassés de négliger la possibilité d'utiliser une ressource énorme, pendant que le ministre s'empresse de dire: Oui, mais nous avons ceci et nous pouvons dorer la pilule. Je voudrais que ce Comité tente de trouver une solution en employant les ressources qui se trouvent sur la table, et je suppose que les 204 millions sont sur la table.

**Le président:** Oui, mais pas particulièrement sur notre table. De toute façon . . .

**M. Mazankowski:** Mais notre situation est unique dans son genre. Nous faisons oeuvre de pionnier, en ce sens que nous sommes en mesure de conseiller le ministre et de lui recommander les moyens susceptibles de résoudre une question qu'on tourne et retourne depuis deux ans.

Je pense donc que le Comité devrait être parfaitement au courant des composantes du projet et du volume des ressources disponibles, parce qu'il nous est impossible d'accomplir convenablement notre tâche si ces renseignements apparaissent aujourd'hui puis disparaissent demain dans un contexte plutôt illusoire.



*[Text]*

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, I think it would be helpful to the minister if the opposition could make some suggestions or recommendations how they want that \$204 million used so the minister would have something to take to Cabinet. If, for example, that was intended to offset the hurt to the livestock industry—and we have been reminded over and over by Mr. Hargrave, Mr. Murta, Mr. Malone and others that we have to address that problem of hurt in the livestock industry—I think it would be helpful if the opposition and we as a committee could come very strongly with a recommendation that that \$204 million should be just to offset the livestock hurt, or do we want it diluted, etc., so the minister would have something concrete to take to Cabinet.

• 1005

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, unfortunately we are not in an election campaign, and the opposition does not have that opportunity to outline its platform. We are now functioning within the context of a committee and whatever we do, we have to do in the name of the committee. So I am pleased that the parliamentary secretary has now confirmed that the \$204 million can be employed in part of the solution and part of the recommendations that we advance to the minister.

**The Chairman:** Thank you very much.

**Mr. Flis:** I do not think I said that, Mr. Chairman. I think if Mr. Mazankowski reads the transcript he will know exactly what I said. I said very clearly that the minister is looking for recommendations from this committee . . .

**Mr. Mazankowski:** We are back where we started again, Mr. Chairman.

**Mr. Flis:** —how the committee sees that this \$204 million should be used.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, in light of the situation the committee is in, and how restricted we are . . . we are in a situation where this so-called recorded-but-informal report to the minister . . . I think the best informal report of all would be the minutes of this meeting of this committee, which the minister and his officials can go through. They can read the arguments put forward; can look at amendments which were put forward, including those that were defeated.

I would suggest, sir, for example, that with Part IV we should go through it piece by piece, so that amendments can be moved, even if they are defeated. The minister and his officials will find in the minutes a record of what members from all sides would like to see in Part IV or would not like to have in Part IV.

*[Translation]*

**M. Flis:** Monsieur le président, je pense qu'on faciliterait la tâche au ministre en demandant à l'Opposition de faire des suggestions ou des recommandations concernant la façon dont elle entend utiliser ces 204 millions de dollars, ce qui permettrait au ministre d'avoir quelque chose de concret à soumettre au Cabinet. Par exemple, si ces fonds devaient servir à compenser le préjudice porté à l'industrie de l'élevage, sachant que MM. Hargrave, Murta, Malone et autres nous ont rappelé plus d'une fois que nous devons examiner ce problème de préjudice à l'industrie de l'élevage, il serait utile, je pense, que l'Opposition et nous, en tant que Comité, fassions une recommandation ferme pour que ces 204 millions de dollars servent simplement à compenser le préjudice porté à l'industrie de l'élevage, ou fassent l'objet d'une adjonction, etc . . . De cette façon, le ministre aura des idées concrètes à soumettre au Cabinet.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, malheureusement nous ne sommes pas en pleine campagne électorale, et l'Opposition ne peut pas saisir cette occasion pour exposer son programme politique. Nous travaillons maintenant dans le cadre d'un Comité et tout ce que nous faisons doit être fait au nom du Comité. Je suis donc heureux d'entendre le secrétaire parlementaire confirmer que les 204 millions de dollars peuvent être utilisés partiellement dans la solution et les recommandations que nous présentons au Ministre.

**Le président:** Merci beaucoup.

**M. Flis:** Je ne pense pas avoir dit cela, monsieur le président. Je pense que si M. Mazankowski lit le compte rendu, il saura exactement ce que j'ai dit. J'ai dit très clairement que le ministre attendait des recommandations de la part de ce Comité . . .

**M. Mazankowski:** Nous revenons à notre point de départ, monsieur le président.

**M. Flis:** . . . précisant comment le Comité envisagerait d'utiliser ces 204 millions de dollars.

**Le président:** Merci. Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, à la lumière de la situation où se trouve le Comité et des restrictions qui nous sont imposées . . . nous sommes dans une situation où ce soi-disant rapport, consigné mais non officiel, au ministre . . . je pense que le meilleur rapport non officiel serait le compte rendu de cette réunion de ce Comité, que le ministre et ses fonctionnaires pourraient examiner. Ils pourraient lire les arguments, et passer en revue les amendements proposés, notamment ceux qui ont été rejetés.

Je suggérerais, par exemple, monsieur, que nous examinions la partie IV, article par article, de manière à ce que les amendements puissent être mis aux voix, même s'ils seront rejetés. Le ministre et ses fonctionnaires trouveront dans le procès-verbal un compte rendu de ce que les membres, quel que soit leur camp, voudraient ou ne voudraient pas avoir dans la partie IV.

[Texte]

I think it could be part of this informal report to the minister. If he is going to submit a whole new Part IV, he will have the benefit of the discussion in this committee when he is making up his mind about what kind of new Part 4 he is going to present at the report stage. Therefore, I suggest that we proceed through every clause of the bill and the minutes will serve as the informal report to the minister.

**The Chairman:** If that is what the committee wishes to do, there is no reason why we cannot do it, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Fair enough.

**The Chairman:** All right. When we adjourned yesterday, if my memory serves me correctly, we had completed page 1 and were prepared to proceed to page 2. Mr. Benjamin?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have an amendment which would be prior to line 1 on page 2.

**The Chairman:** Right. Proceed, please.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I move that Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof be amended in Clause 2.(1) by adding the following immediately before line 1 at page 2 thereof:

Final Adjustment: "Final adjustment" in respect of any crop year means the amount by which the payments to the railway companies in respect of that crop year, pursuant to Sections 55 and 56, plus or minus any interim adjustment in respect of that crop year, differ from the amount calculated under the definition government commitment.

Should this carry, I would move a consequential amendment for lines 21 to 28 at page 27.

**The Chairman:** Members of the committee will note that what Mr. Benjamin is proposing is similar in nature to some of the amendments he proposed yesterday, in that he is moving a definition from Part III—with this one rather than Part II—from Part III to Part I. And the same ruling I made yesterday would apply to that for the purposes of this bill. Yes, Mr. Mazankowski?

**Mr. Mazankowski:** Could I ask the general counsel whether this amendment changes in any way the provisions of the bill as now stated?

**Mr. Denis Lefebvre (General Counsel, Transport Canada):** No, it does not. As I read it, it is identical to the definition we have in Clause 55.

**Mr. Mazankowski:** So, Mr. Chairman, it is another innocuous amendment.

• 1010

**The Chairman:** If you look at Part III of the bill, Clause 54 begins:

In this Part,

—such and such means. But it is the same thing moved back under the interpretation clause, where it says "In this Act". So

[Traduction]

Je pense que ça pourrait faire partie de ce rapport non officiel du ministre. S'il va présenter une partie IV intégralement neuve, il profitera des débats de ce Comité lorsqu'il décidera du genre de nouvelle partie IV qu'il va présenter à l'étape du rapport. Par conséquent, je propose que nous examinions chaque clause du projet de loi et que le procès-verbal soit utilisé comme rapport non officiel au ministre.

**Le président:** Si c'est le désir du Comité, rien ne nous empêche de le faire, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** D'accord.

**Le président:** Bon. Lorsqu'on a levé la séance hier, si j'ai bonne mémoire, on avait terminé la page 1 et l'on se préparait à entamer la page 2. Monsieur Benjamin?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai un amendement qui devrait précéder la ligne 1 de la page 2.

**Le président:** D'accord. Veuillez continuer.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je propose que l'article 2.(1) du projet de loi C-155, visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence, soit modifié en ajoutant le texte suivant immédiatement avant la ligne 1 de la page 2 du projet de loi susmentionné.

Ajustement final: «L'ajustement final» par rapport à une année-récolte désigne le montant par lequel les paiements aux compagnies de chemin de fer pour l'année-récolte en question, au titre des articles 55 et 56, majorés ou réduits de tout ajustement provisoire relatif à cette même année-récolte, diffèrent des paiements prévus sous la rubrique «définitions—engagement du gouvernement».

Si cette motion est adoptée, je proposerai un amendement corrélatif des lignes 21 à 28 de la page 27.

**Le président:** Les membres du Comité constateront que la proposition de M. Benjamin est analogue, de nature, à certains des amendements qu'il a proposés hier, en ce sens qu'il transpose une définition de la partie III à la partie I... la partie III remplaçant la partie II. La même règle que j'ai établie hier s'appliquerait à cette proposition, pour les fins du présent projet de loi. Oui, monsieur Mazankowski?

**M. Mazankowski:** Puis-je demander à l'avocat-conseil général si cet amendement modifie d'une façon ou d'une autre les dispositions actuelles du projet de loi?

**M. Denis Lefebvre (avocat-conseil général, Transports Canada):** Non, il ne les modifie pas. A le lire, je trouve qu'il est identique à la définition stipulée dans l'article 55.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, c'est donc un autrement amendement inoffensif.

**Le président:** Si vous prenez la Partie III, l'article 54 commence ainsi: Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

Et suivent les définitions,

... mais c'est la même chose dans la partie des définitions où l'on trouve «Les définitions qui suivent s'appliquent à la



[Text]

the interpretation would apply, if necessary, I suppose, to the whole bill rather than to one part of the bill. That is the only difference I can see.

Amendment negatived.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have a further amendment, commencing at line 5; but I guess you want to deal with "General Order" first.

**The Chairman:** Yes, I would rather.

We are dealing now with line 1 at the top of page 2:

General Order No. 448 means General Order No. 448 of the Board of Railway Commissioners for Canada dated Friday the 26th day of August 1927;

Somebody said to me last Thursday that I was younger than the Crow; by precisely nine years, obviously.

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I am wondering if Mr. Kroeger or one of his officials could explain to me just why General Order 448 remains in its present form. There have been modifications since the general order was established: modification, for example, in the inclusion of rapeseed or canola in the statutory freight rate. Why is it that this thing remains and yet it has outlived its usefulness in some respects, or at least it has not been upgraded and updated to reflect the current reality of today?

I see the general counsel is eager to answer that question.

**Mr. D. Lefebvre:** It is unclear whether 448 is still in effect per se or whether it exists only by virtue of Section 271 of the Railway Act, which refers to it and keeps it alive. But since it has not been rescinded as an order of the commission and since we do not want General Order 448 to have any precedence in any way or to be—we do not want any debate as to whether 448 supersedes this statute. At Clause 2.(3) we refer—in case of inconsistency between this statute . . . we refer there, at the top of the next page, to Order 448. For greater certainty, we wanted to make sure that this statute has precedence over any provision of . . .

**Mr. Mazankowski:** So what you are saying is that the provisions of this statute really in effect kill General Order 448.

**Mr. D. Lefebvre:** Yes.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** What does 448 say? What does it do?

**Mr. D. Lefebvre:** Order 448 amongst other things talks about port parity, I believe.

**Mr. Benjamin:** That is the Vancouver—Prince Rupert . . .

[Translation]

présente loi». La définition s'appliquerait donc, je supposek à l'ensemble du texte du projet de loi plutôt qu'à une seule partie. C'est là la seule différence que j'y vois.

Modification refusée.

**Mr. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai une autre modification à proposer, commençant à la ligne 5, mais je pense que vous voulez d'abord en finir avec «Ordonnance générale n° 448».

**Le président:** Oui, j'aimerais mieux.

Nous en sommes donc à la ligne 1 de la page 2:

«ordonnance générale n° 448» L'ordonnance générale no 448 de la Commission canadienne des chemins de fer datée du vendredi 26 août 1927.

Quelqu'un m'a dit jeudi dernier que j'étais plus jeune que l'entente du Nid-de-Corbeau. De neuf ans pour être plus précis.

Monsieur Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Je me demande si M. Kroeger ou l'un de ses acolytes pourrait m'expliquer pourquoi l'ordonnance générale n° 448 demeure sous sa forme actuelle. Il y a eu des modifications apportées à l'ordonnance depuis son entrée en vigueur: par exemple, modification visant à inclure le colza ou le canola dans le tarif statutaire du trafic-marchandises. Pourquoi donc cela demeure-t-il ainsi malgré que l'ordonnance ait fait son temps, ou à tout le moins elle n'a pas été modifiée et améliorée pour tenir compte de la réalité d'aujourd'hui?

Je constate que l'avocat n'attend que l'occasion de répondre à cette question.

**Mr. D. Lefebvre:** Il n'est pas clair que l'ordonnance n° 448 soit toujours en vigueur en tant que telle ou si elle ne subsiste qu'en vertu de l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer qui y fait référence et qui en perpétue l'actualité. Puisqu'elle n'a pas été annulée en tant qu'ordonnance de la Commission et puisque nous ne voulons pas que l'ordonnance générale n° 448 aie quelque préséance que ce soit, nous ne voulons pas débattre le fait que l'ordonnance n° 448 puisse remplacer cette loi. L'article 2(3) précise—en cas d'incompatibilité entre cette loi—le texte fait référence, au sommet de la page suivante, à l'ordonnance générale n° 448. Nous voulions nous assurer que la loi aurait préséance sur toute disposition de . . .

**Mr. Mazankowski:** Ce que vous voulez dire, c'est que les dispositions de cette loi anéantissent l'ordonnance générale n° 448.

**Mr. D. Lefebvre:** Oui.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Que dit l'ordonnance 448? Que fait-elle?

**Mr. D. Lefebvre:** L'ordonnance générale n° 448 traite, entre autres choses, de la parité portuaire, je crois.

**Mr. Benjamin:** C'est-à-dire du port de Vancouver—Prince Rupert . . .

[Texte]

[Traduction]

• 1015

**Mr. D. Lefebvre:** General Order 448 sets all railway rates for grain and flour at the maximum of the Crow rate for CP Rail for the movement to Thunder Bay and to the west coast. It also established port parity to Prince Rupert and the rate from Calgary to Vancouver as being the same as that from Edmonton to Vancouver.

**Mr. Benjamin:** Are you satisfied that the provisions in this legislation will continue the port parity; that there are no loopholes; that Churchill and Prince Rupert are safeguarded, or any other port that might be developed on the west coast?

**Mr. A. Kroeger (Secretary, Ministry of State for Economic Development):** Yes, Mr. Chairman, there are explicit references to port parity later in the bill, and to Churchill; and port parity on the west coast is not limited to Vancouver and Prince Rupert.

**Mr. Benjamin:** So you are satisfied that there nobody is going to be able to do any hanky-panky with other kinds of rates on grain or grain products as between ports and as to the direction of movement?

**Mr. Kroeger:** We believe that is so.

**Mr. Benjamin:** Prince Rupert is protected, but I am not aware that Churchill is. Churchill is subject to extra charges for CP and CN interchange. That is not port parity.

**Mr. Kroeger:** I talked about port parity on the west coast, but there is a special provision in here as well, dealing with the cost of movement to Churchill.

**Mr. Benjamin:** Will those costs, then, be averaged over movement to all the ports and it will not just be designated on movement to Churchill?

**Mr. Kroeger:** When we come to it, the committee may want to go into this in somewhat more detail, because it gets us into the question of the CN adjustment. But in effect, because it is CN that moves to Churchill and Prince Rupert, as well as to Vancouver, and therefore bears the brunt of the equalization, special provision is made in the bill for CN to be compensated for the extra costs of, for example, 193 miles to Prince Rupert, as compared with Vancouver. But the overall answer to Mr. Benjamin's question is that the costs that would be reflected in the rate structure are averaged right out and cover all railway costs, including costs going to Rupert, and costs going to Churchill.

**Mr. Benjamin:** As I understand it, there is no interchange charge between CP and CN to Prince Rupert, but there is to Churchill, and that is not parity.

**Mr. Kroeger:** I think the provision in the bill is that to the extent that interchange arrangements are found by the Canadian Transport Commission to give rise to extra costs,

**M. D. Lefebvre:** L'ordonnance générale n° 448 fixe tous les tarifs ferroviaires pour le grain et la farine au maximum du tarif du Nid-de-Corbeau applicable à CP rail pour les mouvements vers Thunder Bay et la Côte du Pacifique. Elle prévoit aussi la parité portuaire vers Prince Rupert et précise que les taux applicables de Calgary à Vancouver sont les mêmes que ceux qui sont en vigueur d'Edmonton à Vancouver.

**M. Benjamin:** Croyez-vous que les dispositions de cette loi maintiendront la parité portuaire, que la loi ne permettra pas d'échappatoire, que les ports de Churchill et de Prince Rupert ou que tout autre port qui pourrait être établi sur la côte ouest seront sauvegardés?

**M. A. Kroeger (secrétaire, ministre d'État au développement économique):** Oui, monsieur le président, plus loin dans le texte on trouve des références explicites à la parité portuaire et au port de Churchill et la parité portuaire pour la côte Ouest n'est pas limitée à Vancouver et à Prince Rupert.

**M. Benjamin:** Alors, vous êtes sûr que personne ne pourra trafiquer les autres taux relatifs au grain et à d'autres produits du grain quant aux ports concernés et au sens des mouvements?

**M. Kroeger:** Je crois qu'il en est ainsi.

**M. Benjamin:** Prince Rupert est protégé, mais je ne sache pas que Churchill le soit. Churchill fait l'objet de surcharges pour les échanges CP et CN. Ce n'est pas là la parité portuaire.

**M. Kroeger:** Je parlais de la parité portuaire sur la côte Ouest, mais on trouve ici une disposition spéciale relative au coût des mouvements à destination de Churchill.

**M. Benjamin:** Fera-t-on une moyenne de ces coûts pour tous les mouvements à destination de tous les ports de cette mesure sera-t-elle spécifique aux mouvements à destination de Churchill?

**M. Kroeger:** Quand nous en arriverons là, le comité voudra sans doute s'y arrêter plus longuement, car cet aspect nous entraîne sur la question des indemnités du CN. Mais puisque c'est au CN qu'il incombe de faire le transport vers Churchill et Prince Rupert ainsi que vers Vancouver et que le CN supporte le fardeau de la péréquation, le texte du projet de loi prévoit une disposition spéciale pour compenser les coûts supplémentaires encourus par le CN, par exemple pour les 193 milles supplémentaires vers Prince Rupert par rapport à Vancouver. En réponse à la question de M. Benjamin, les coûts qui sont inclus dans la structure tarifaire ont été répartis et ils tiennent compte de tous les coûts ferroviaires, y compris le coût des mouvements vers Prince Rupert et vers Churchill.

**M. Benjamin:** Ce que je comprends, c'est qu'il n'y a pas de frais d'échange entre le CN et le CP pour les mouvements à destination de Prince Rupert, mais il y en a pour ceux de Churchill. Ce n'est pas de la parité.

**M. Kroeger:** Je crois que le projet de loi prévoit que si la Commission canadienne des transports constate que les arrangements relatifs aux échanges donnent lieu à des coûts



[Text]

those costs become eligible costs for purposes of this bill and for rate-making.

**Mr. Benjamin:** Would this mean, then, that under this bill there could be interchange costs on movement to Prince Rupert, as well as to Churchill?

**Mr. Kroeger:** If they are found by the commission to be legitimate, yes.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, you see, this is the unfairness of it. What it will allow is for interchange costs to be added on for movement to Prince Rupert, which is not the case at the present time. I submit the bill should read that there are no interchange costs to Churchill, the same as Prince Rupert is at present.

If we are going to expand the movement of grain through Churchill, grain is going to have to come off CP lines. Similarly, if we are going to meet the future requirements in Prince Rupert, with the new terminal, grain is going to have to come off CP lines. I submit that the bill should read that Churchill is treated the same as Prince Rupert is now; that there are no interchange costs.

A lot of that interchange is just window-dressing by the railroads to try to get some extra money. They have joint yards in many places; they have connecting tracks in dozens of locations in western Canada, and a lot of those interchange charges are just pure add-on. I think there should not be any interchange charges in this sense that there is complete compatibility between the two railroads and that there is no discrimination in one area as compared to another on these interchange charges. If there is none used to Prince Rupert, then there should be none used to Churchill. Would the government be prepared to see to that in amendments to the bill?

• 1020

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, do you want us to deal with this kind of question now or when we get to the sections on port parity and CN adjustments?

**The Chairman:** I would prefer that we deal with them when we get to those sections, obviously.

**Mr. Benjamin:** But, Mr. Chairman, if this bill effectively does away with General Order No. 448, that does something to the definitions, does it not? We may then have to go back to the definitions later on.

**The Chairman:** I would like you to explain why we would have to go back to the definitions.

**Mr. Benjamin:** Well, if all the provisions in Order No. 448 that are presently in effect are changed and it ceases the present practice of no extra charges for interchange to Prince Rupert . . .

**The Chairman:** That point I understand, but all we are doing at this moment is defining what Order No. 448 is and I do not see that it would change the definition in any way so,

[Translation]

supplémentaires, ces coûts deviennent admissibles aux fins du projet de loi et de l'établissement des taux.

**M. Benjamin:** Cela voudrait-il dire qu'en vertu de ce projet de loi il pourrait y avoir des frais d'échange pour les mouvements à destination de Prince Rupert et de Churchill?

**M. Kroeger:** Si la Commission canadienne estimait qu'ils sont justifiés, oui.

**M. Benjamin:** Vous voyez, monsieur le président, l'injustice de tout cela. Le projet de loi permet que des frais d'échange soient imputés aux mouvements à destination de Prince Rupert, alors qu'il n'en est pas ainsi à l'heure actuelle.

Si nous voulons transport du grain jusqu'à Churchill, il faudra que les wagons de grain quittent le réseau du CP. De la même manière, si nous voulons respecter les exigences à venir à Prince Rupert où il y aura un nouveau terminus, il faudra que les wagons de grain quittent le réseau du CP. J'estime que le texte du projet de loi doit préciser que Churchill bénéficiera du même traitement qui est accordé à Prince Rupert à l'heure actuelle, c'est-à-dire qu'il n'y aura pas de frais de correspondance.

Pour une bonne part, tous ces frais d'échange ne résultent que d'un traficage de la part des compagnies de chemin de fer pour obtenir plus d'argent. Elles disposent de plusieurs triages communs, de voies d'échange à une douzaine d'endroits dans l'Ouest du pays et une bonne partie de ces frais d'échange ne sont que des suppléments. Je crois que les frais d'échange ne devraient pas exister puisqu'il y a compatibilité complète entre les deux compagnies de chemin de fer et qu'il n'y a pas de différence entre les régions. Si ces frais ne s'appliquent pas à destination de Prince Rupert, pourquoi donc s'appliqueraient-ils à destination de Churchill. Le gouvernement est-il prêt à modifier le projet de loi en conséquence?

**M. Kroeger:** Monsieur le président, souhaitez-vous que nous traitons de ce type de question maintenant ou seulement quand nous aborderons les articles relatifs à la parité portuaire à aux indemnités du CN?

**Le président:** Je préférerais que nous abordions ces questions lors de l'étude de ces articles bien sûr.

**M. Benjamin:** Mais monsieur le président, si ce projet de loi passe outre à l'Ordonnance générale n° 448 les définitions s'en trouvent affectées, n'est-ce pas? Nous devons peut-être revenir à ces définitions plus tard.

**Le président:** J'aimerais que vous expliquiez pourquoi nous devrions revenir à ces définitions.

**M. Benjamin:** Bien, si toutes les dispositions de l'Ordonnance générale n° 448 qui sont présentement en vigueur sont modifiées et que cesse la pratique actuelle de ne pas appliquer de frais d'échange à destination de Prince Rupert . . .

**Le président:** Cela je comprends, mais tout ce que nous faisons maintenant c'est de définir ce qu'est l'Ordonnance générale n° 448 et je ne vois pas en quoi cela changerait la

[*Texte*]

again, I would prefer that those questions would be put at another point.

**Mr. Benjamin:** Okay.

**Mr. Kroeger:** The adequacy or otherwise for the arrangements for port parity, Mr. Chairman, could be discussed when the committee gets to, for example, Clause 56 of the bill.

**The Chairman:** Which should be about noontime.

**Mr. Kroeger:** I bow to your judgment on that, sir.

**The Chairman:** Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you, Mr. Chairman. I would like to ask the counsel why we even need the definition of Order No. 448. It seems to me that if you want this act to supersede or take precedence over other statutes, why do you not simply say that, that it supersedes or take precedence over . . .

**The Chairman:** It says that in subclause 1.(3) at the bottom of the page.

**Mr. Mayer:** I realize that, but you are singling out General Order No. 448 as being the one that you want to pinpoint. If you simply said that where there is a conflict this act takes precedence over all other statutes, you would not even need the definition. Why are you singling out Order No. 448 which is really the statutory rate for special treatment?

**Mr. D. Lefebvre:** We singled it out because it deals with the same subject matter and is not a statute. So that is why we refer specifically to the Crow's Nest Pass Act which deals with this. The Crow's Nest Pass Act is a statute that is not repealed because it deals possibly with other matters that eventually could be dealt with other than rates. Therefore, for the purposes of setting the rates and the purposes of this bill we are simply having this bill supersede the Crow's Nest Pass Act and Order No. 448 which also deals specifically with rates and which, to the best of our knowledge, has not been rescinded by the CTC.

**Mr. Mayer:** But really Order No. 448 is the guts and the workings of the statutory rate. That is really what it amounts to. Am I right in that? Without Order No. 448 we in effect do not have the present statutory framework for freight rates for grain.

**Mr. D. Lefebvre:** Order No. 448 as kept alive by Section 271 of the Railway Act. It is certainly right.

**Mr. Mayer:** I guess from a legal point of view I am not clear on it. If you said that where there is a conflict this act takes precedence over other statutes, you would not need the definition because you would take precedence over it.

**The Chairman:** But it is not statute.

**Mr. Mayer:** I realize that.

**The Chairman:** Nor is the general order.

**Mr. Mayer:** I am assuming that a statute would take precedence over a general order. Is that a wrong assumption?

**Mr. D. Lefebvre:** I guess it would be better to name it.

[*Traduction*]

définition. Je le répète, j'aimerais mieux que ces questions soient abordées plus loin.

**M. Benjamin:** D'accord.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, la pertinence des arrangements relatifs à la parité portuaire pourrait être abordée lorsque le comité en sera à l'Article 56 du projet de loi par exemple.

**Le président:** Vers midi, donc.

**M. Kroeger:** Je m'en remets à votre jugement, monsieur.

**Le président:** Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci monsieur le président. J'aimerais que l'avocat me dise pourquoi il nous faut une définition de l'Ordonnance générale n° 448. Il me semble que si nous voulons que cette loi annule d'autres lois ou aie préséance sur elles, nous devrions tout simplement dire qu'elle annule . . .

**Le président:** L'alinéa (3) de l'article 2, au bas de la page, le dit.

**M. Mayer:** J'en conviens, mais pourquoi faut-il que ce soit cette Ordonnance en particulier. Pourquoi ne pas dire qu'en cas de litige, cette loi a préséance sur toute autre loi, ce qui permettrait de ne pas avoir de définition. Pourquoi faut-il que ce soit l'Ordonnance générale n° 448 qui est en fait le taux statutaire pour les cas spéciaux?

**M. Lefebvre:** Parce qu'elle traite de la même question et qu'elle n'a pas force de loi. C'est pourquoi nous faisons référence à la Loi du Nid-de-Corbeau qui porte sur ce sujet. La Loi du Nid-de-Corbeau n'est pas abrogée parce qu'elle traite possiblement de questions autres que les taux, en conséquence, aux fins de l'établissement des taux et de ce projet de loi, nous disons simplement que ce projet de loi remplace la Loi du Nid-de-Corbeau et l'Ordonnance générale n° 448 qui traite spécifiquement de taux et qui, à ce que nous sachions, n'a pas encore été abrogée par la CTC.

**M. Mayer:** Mais, dans le fond, cette ordonnance est vraiment le coeur des taux statutaires. C'est vraiment cela. Ai-je raison? Si l'ordonnance n'était pas en vigueur nous n'aurions pas le cadre de travail statutaire pour le tarif-marchandises du grain.

**M. Lefebvre:** C'est l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer qui perpétue l'Ordonnance générale n° 448. C'est exact.

**M. Mayer:** Du point de vue juridique, la question n'est pas claire à mes yeux. Si vous dites qu'en cas de litige cette loi a préséance sur d'autres lois, vous n'avez pas besoin de la définition parce qu'elle ne serait pas applicable.

**Le président:** Mais ce n'est pas une loi.

**M. Mayer:** J'en suis conscient.

**Le président:** Ni une ordonnance générale.

**M. Mayer:** Je présume qu'une loi aurait préséance sur une ordonnance générale. Ai-je tort?

**M. Lefebvre:** Je crois qu'il serait mieux de la nommer.



[Text]

**Mr. Mayer:** What you are doing is making sure that the statutory rate is dead as a consequence of this bill being passed.

• 1025

**The Chairman:** I think what that definition is doing, if I may say so, is precisely what Mr. Reid suggested yesterday, which is that if write legislation and it results in court cases, then we obviously have not made the legislation clear enough.

**Mr. Mayer:** It is bad legislation.

**The Chairman:** I think the purpose is simply to make it clear that General Order No. 448 is superseded by this bill, or at least comes under the aegis of this bill. Is that correct, Mr. Kroeger or Mr. Lefebvre?

**Mr. D. Lefebvre:** I guess there are many ways to skin a cat, to draft a clause like that. We could have a more general clause saying that this act supersedes any other statute, or has precedence over any other statute or any incompatible order of the CTC. It is possible. We were a bit cautious about doing it, because we do not know exactly what we hit, if we have this sort of general statement. We thought by covering those two particular statutes that deal with the subject matter, we would be safe.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, that almost makes the point that Mr. Reid was making yesterday, in that if you want this act to supersede and take precedence you should say that. When you say you specifically want only to hit certain things, what is to guarantee that later on there is not a court case saying that you did not hit this act, therefore it is exempt from this piece of legislation? That almost makes my case, if I understand the counsel correctly.

**Mr. D. Lefebvre:** I guess the reverse argument is also equally applicable, what if, in doing so, we refer to an act about which we are not thinking now, maybe a general act on financial matters that we did not intend to change and we are changing it? There are, I guess, a certain number of risks both ways.

**Mr. Mayer:** Either way.

**The Chairman:** You are being specific rather than general.

**Mr. D. Lefebvre:** Yes.

**Mr. Mayer:** So it is a risk on both sides.

**Mr. D. Lefebvre:** We could say "the Crow's Nest Pass Act and any other act", but I do not see problems, frankly, I do not identify particular problems. I am just concerned that I might be overriding some financial provisions of the Financial Administration Act, for instance, or of general statutes that I do not intend to override.

**Mr. Mayer:** I guess it is a judgment call, Mr. Chairman. We will have to wait and see how the judgment turns out.

**The Chairman:** I would think so.

[Translation]

**M. Mayer:** Vous faites en sorte que le projet de loi élimine le taux statutaire.

**Le président:** Je crois que l'utilité de cette définition, je puis m'exprimer ainsi, correspond précisément à ce que M. Reid proposait hier, c'est-à-dire que si nous rédigeons la loi et qu'elle entraîne le recours aux tribunaux, c'est que nous n'avons pas été assez explicites.

**M. Mayer:** C'est une mauvaise loi.

**Le président:** L'objet, je crois, est tout simplement de faire en sorte que ce projet de loi annule l'Ordonnance générale n° 448 ou qu'à tout le moins elle soit subordonnée au projet de loi. Est-ce exact, monsieur Kroeger ou monsieur Lefebvre?

**M. Lefebvre:** J'imagine qu'il y a plusieurs façons d'écorcher un chat, d'ébaucher un article semblable. Nous pourrions avoir une clause plus générale prévoyant que cette loi remplace toute autre loi ou a préséance sur toute autre loi ou sur toute ordonnance incompatible de la CTC. C'est possible. Nous avons été plutôt prudents, parce que nous ne savons exactement ce que nous toucherions en incluant un énoncé aussi général. Nous avons cru qu'il serait plus prudent de mentionner ces deux lois en particulier qui se rapportent à cette question.

**M. Mayer:** Monsieur le président, nous en revenons presque à l'intervention de M. Reid hier. Si vous voulez que cette loi remplace d'autres lois ou ait préséance sur elles, vous devez le dire. Quand vous dites que vous ne visez que certains aspects en particulier, comment pouvez-vous être sûr qu'un tribunal ne dira pas que vous ne visiez pas cette loi? En la soustrayant à cette loi? Cela me donne presque raison, si je comprends bien ce que l'avocat dit.

**M. Lefebvre:** Je crois que le raisonnement inverse est également vrai. Si ce faisant nous référerions à une loi à laquelle nous ne songeons pas maintenant, par exemple à une loi portant sur des questions financières que nous ne voulions pas modifier et que nous modifions? Les deux approches comportent des risques, je crois.

**M. Mayer:** D'un côté ou de l'autre.

**Le président:** Vous êtes plutôt spécifique.

**M. Lefebvre:** Oui.

**M. Mayer:** Donc, les deux approches comportent des risques.

**M. Lefebvre:** Vous pourriez dire «la Loi du Nid-de-Corbeau et toute autre loi», mais je ne vois pas là de problème. Honnêtement, je ne vois pas de difficulté particulière. Ce qui me préoccupe, c'est que je puisse passer outre à quelques dispositions financières de la Loi sur l'administration financière par exemple, ou à quelque loi générale qui m'échappe.

**M. Mayer:** Je crois que c'est une question de jugement, monsieur le président. Attendons la suite des événements.

**Le président:** Je le croirais.

[Texte]

**Mr. Mayer:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** This only covers Thunder Bay and Prince Rupert and Vancouver. What about Churchill? That is handled under Section 271.

**The Chairman:** How does this relate to the definition of General Order No. 448?

**Mr. Mazankowski:** Because General Order No. 448 really is the guts of Section 271 of the Railway Act.

**The Chairman:** All right.

**Mr. Mazankowski:** You are talking here about port parity between Prince Rupert and Vancouver. We have four ports from which we discharge grain. This covers three.

**The Chairman:** Go ahead.

**Mr. Mazankowski:** Evidently Churchill was never part of 448. It is covered under subsection 3, I guess, of 271 . . .

**Mr. D. Lefebvre:** I think 448 was issued prior to the opening of Churchill.

**Mr. Mazankowski:** So it is covered specifically in the Railway Act under Section 271.(3). How do you effect the same repeal of that section as you do with 448, then?

**Mr. D. Lefebvre:** Section 271 itself referred to 448 in subsection (2).

**Mr. Mazankowski:** That is right.

• 1030

**Mr. D. Lefebvre:** On the other one, the statute I think probably extinguished any prior order when it said that the rates would be those applying on December 31, 1966, whatever was the source of their legality at the time. I think by repealing 271, as we do later on, we are repealing the statutory base for the Churchill lifts?.

**Mr. Mazankowski:** Okay. So you are repealing 448 twice?

**Mr. D. Lefebvre:** We are not repealing it. We fully expect that once this bill is passed the CTC will repeal it. We felt it more appropriate for the CTC to repeal the order than . . .

**Mr. Mazankowski:** Boy, you really want to kill the Crow because you are going to repeal 448 and 448 is an integral part of 271 . . .

**An hon. Member:** You are going to kill it and then kick the body around.

**Mr. Mazankowski:** You want to kill it and then make sure you pluck all the feathers too.

**Mr. D. Lefebvre:** We developed a new regime and we did not want any inconsistencies.

[Traduction]

**M. Mayer:** Merci.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Cela ne touche que Thunder Bay, Prince Rupert et Vancouver. Qu'en est-il de Churchill? Article 271.

**Le président:** Quel lien y a-t-il avec la définition de l'Ordonnance générale n° 448?

**M. Mazankowski:** Parce que l'Ordonnance générale n° 448 est vraiment le coeur de l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer.

**Le président:** D'accord.

**M. Mazankowski:** Vous parlez ici de la parité portuaire entre les ports de Prince Rupert et de Vancouver. Le déchargement du grain s'effectue dans quatre ports. Nous n'en avons que trois ici.

**Le président:** Allez-y.

**M. Mazankowski:** De toute évidence, le port de Churchill n'a jamais fait partie de l'Ordonnance générale n° 448 puisqu'il est prévu à l'alinéa 3 de l'article 271 . . .

**M. Lefebvre:** Je crois que l'Ordonnance générale n° 448 est entrée en vigueur avant l'ouverture du port de Churchill.

**M. Mazankowski:** L'alinéa 3 de l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer l'englobe donc spécifiquement. Alors, comment parvenez-vous à abroger cet article comme vous l'avez fait pour l'Ordonnance générale n° 448?

**M. Lefebvre:** L'alinéa 2 de l'article 271 fait référence à l'Ordonnance générale n° 448.

**M. Mazankowski:** C'est exact.

**M. D. Lefebvre:** Par contre, je pense que, en stipulant que les tarifs seraient ceux en vigueur le 31 décembre 1966, quel que soit leur fondement à cette époque, la loi a effectivement abrogé toute ordonnance antérieure. Il me semble aussi qu'en abrogeant l'article 271, nous supprimons le fondement, en droit, des éleveurs de Churchill.

**M. Mazankowski:** D'accord. Alors, vous abrogez l'ordonnance 448 deux fois?

**M. D. Lefebvre:** Nous ne l'abrogeons pas. Mais nous nous attendons à ce que, une fois le projet de loi adopté, la CCT le fasse. La Commission nous semble en effet mieux placée pour abroger l'ordonnance que . . .

**M. Mazankowski:** Vous voulez vraiment liquider le tarif du Nid-de-Corbeau puisque vous allez abroger l'ordonnance 448 qui fait partie intégrante de l'article 271 . . .

**Une voix:** Vous voulez à tout prix en finir avec ce tarif.

**M. Mazankowski:** Pas avant de l'avoir mis en miettes.

**M. D. Lefebvre:** Nous avons mis au point un nouveau régime et nous ne voulions pas qu'il comporte des anomalies.



*[Text]*

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, one of the rules of procedure is that anything that is redundant should be ruled out of order. You have some redundancy right here, I submit, with respect, because you are going to repeal Order 448 and yet 448 is an integral part of Section 271 of the Railway Act which is also going to be repealed. Why all the double flim-flam?

**Mr. Mayer:** Then, on top of that, Mr. Chairman, once it is all done, the CTC is going to get rid of 448.

**Mr. Mazankowski:** I guess we call that technical flim-flam.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** No, we call it very thorough moving away.

**An hon. Member:** We call it overkill.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** But it is very thorough.

**The Chairman:** Let us deal with the definition . . .

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, maybe you should seriously consider the admissibility of this because there is no point in duplicating or moving things that are redundant.

**The Chairman:** I do not think I can rule . . .

**Mr. Mazankowski:** Just because it is part of the government's bill maybe you could at least pass judgment on it.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, as a committee chairman I would never presume to overrule or rule out of order something that the House has sent to us.

**An hon. Member:** You could ask the Speaker for a ruling.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** On that basis, I am going to have a cup of coffee.

**The Chairman:** Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, just for further clarification of 448 and what we are talking about here, when we refer to Schedule II on page 38 of the bill, which is referred to as the base rate scale or would now be considered the rate scale under Section 448 or the authority of 448 under Section 271, is that the base rate scale as established? It is the present rate scale and you have changed the wording to "base rate scale"?

**Mr. Kroeger:** It is basically the present rate scale although the rates task force to which I have referred in the past went through the existing rate structure and combed out a number of anomalies that had crept into the system over the years as a result of the closure of a branch line here or a new development somewhere else. In effect, this is a tidied up version of the original rate scale, yes.

**Mr. McKnight:** But it is the present rate scale as it is used?

**Mr. Kroeger:** Yes, with a bit of tidying up.

**Mr. McKnight:** How much tidying up was done, Mr. Kroeger? Was it substantial?

*[Translation]*

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, une règle de procédure stipule qu'il faut considérer comme irrecevable tout ce qui est redondant. Or, il y a justement redondance dans ce cas puisqu'on va abroger l'ordonnance 448 qui fait partie intégrante de l'article 271 de la Loi sur les chemins de fer, lequel article va aussi être abrogé. Pourquoi cette double attaque?

**M. Mayer:** En plus de cela, monsieur le président, la CCT va ensuite se débarrasser de l'ordonnance 448.

**M. Mazankowski:** Je suppose que même une double attaque a ses impératifs administratifs.

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** Non, c'est tout simplement que l'on procède de façon très systématique.

**Une voix:** À notre avis, c'est plutôt de la surcharge.

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** Mais très systématique.

**Le président:** Examinons la définition . . .

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, peut-être devriez-vous déterminer la recevabilité de cette disposition, parce qu'il ne sert à rien d'adopter des mesures qui font double emploi.

**Le président:** Je ne crois pas pouvoir me prononcer . . .

**M. Mazankowski:** Peut-être pourriez-vous en juger, puisqu'il s'agit d'un projet de loi du gouvernement.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, en ma qualité de président de Comité, je n'aurais jamais la présomption de rejeter ou de déclarer irrecevable un projet de loi que nous a envoyé la Chambre.

**Une voix:** Vous pourriez demander au président de rendre une décision sur la question.

**M. Reid (Kenora-Rainy River):** Sur ce, je m'en vais prendre un café.

**Le président:** Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Monsieur le président, j'aimerais avoir des éclaircissements au sujet de l'ordonnance 448 et ce dont il est question. Quand on parle de l'annexe II à la page 38 du bill, qui est le barème de référence, et qu'on considère maintenant comme le barème de référence en vertu de l'ordonnance 448 prise conformément à l'article 271, s'agit-il du barème tel qu'il est établi? S'agit-il du barème en vigueur?

**M. Kroeger:** Il s'agit essentiellement du barème actuel. Mais le groupe d'étude dont j'ai parlé a passé à travers la structure tarifaire pour cerner les anomalies qui s'y étaient glissées au fil des ans, en raison de la fermeture d'un embranchement à tel endroit ou d'une réalisation nouvelle à tel autre. Il s'agit effectivement de la version épurée du barème original.

**M. McKnight:** Mais est-ce le barème actuel tel qu'il est appliqué?

**M. Kroeger:** Oui, après un peu d'épuration.

**M. McKnight:** Quel genre d'épuration a-t-on fait? De fond en comble?

[Texte]

**Mr. Kroeger:** It was an attempt to create a more strictly distance-related rate scale than had come to be in existence by the early 1980s as a result of changes that had taken place between the 1920s and the work of the rates task force. A lot of anomalies had crept in. The rate scale on the prairies was rather less distance related than most people thought, and this creates a more orderly kind of rate scale and a more rational rate scale purely distance related than has existed thus far.

**Mr. McKnight:** Finally, after about three questions, it was explained to me that the rate scale never has been distance related.

**Mr. Kroeger:** It has been somewhat distance related, if I can put it that way.

• 1035

**Mr. McKnight:** It is distance-related as it refers to regions or mileage, but not distance-related as it refers to the movement from the three prairie provinces.

**The Chairman:** I guess what you are saying is you would have to go some distance before you could find the relationships.

**Mr. McKnight:** Sometimes you are very disappointed when that is found, Mr. Chairman.

No, what I am referring to, Mr. Kroeger, is the increase in the rate charge per 25-mile increase as it varies from 325 miles up to 1200 miles . . .

**Mr. Kroeger:** Yes, okay.

**Mr. McKnight:** —where the distance is 8¢ up to 1200 miles, for every . . .

**Mr. Kroeger:** That is right.

**Mr. McKnight:** —25 miles travelled, and after 1200 it is 12¢ to 13¢.

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Mr. McKnight:** So in fact there never has been a distance-related freight regime.

**Mr. Kroeger:** I think, putting it that way, that is accurate, yes.

**The Chairman:** Thank you, Mr. McKnight.

The committee now is satisfied with the definition of "General Order No. 448": agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** I now have a notice from Mr. Benjamin of an amendment he wishes to move.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I wish to move an amendment under "grain". I move that Bill C-155, an act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain, and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended by striking lines 5 to 9 in Clause 2 at page 2 thereof and substituting the following therefore and, in consequence thereof, by striking Schedule I at pages 36 and 37 thereof:

[Traduction]

**M. Kroeger:** Nous avons essayé d'établir un barème qui soit davantage fonction de la distance que celui qui existait au début des années 80 et qui résultait de changements apportés entre les années 1920 et le moment où le groupe d'étude a entamé son travail. Il s'était glissé une foule d'anomalies dans le barème. Le barème existant était en fait beaucoup moins fonction de la distance que la plupart des gens ne croyaient. Or, voici que nous avons maintenant un barème beaucoup plus ordonné et rationnel.

**M. McKnight:** Enfin, après environ trois questions, j'ai réussi à savoir que le barème de référence n'a jamais été fonction de la distance.

**M. Kroeger:** Il était dans une certaine mesure, si je puis dire, lié à la distance.

**M. McKnight:** Il est fonction de la distance si l'on parle de régions ou de distances en milles, mais non pas si on songe au transport depuis les Prairies.

**Le président:** Si je comprends bien, vous dites qu'il faudrait aller assez loin pour voir le lien.

**M. McKnight:** Et il vous arrive alors parfois d'être très déçu, monsieur le président.

Non, ce dont je parlais, monsieur Kroeger, c'est la hausse du taux par segment de 25 milles pour des distances variant de 325 à 1,200 milles . . .

**M. Kroeger:** Oui, d'accord.

**M. McKnight:** . . . jusqu'à 1,200 milles, le taux est de 8c . . .

**M. Kroeger:** Oui c'est exact.

**M. McKnight:** . . . les 25 milles, et au-delà de 1,200 milles, il monte à 12 à 13c..

**M. Kroeger:** Oui.

**M. McKnight:** Alors en fait, il n'y a jamais eu de régime de transport de marchandises qui soit fonction de la distance.

**M. Kroeger:** De ce point de vue, je pense que vous avez raison, oui.

**Le président:** Merci, monsieur McKnight.

Le Comité est-il satisfait de la définition de l'«ordonnance générale 448»?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** J'ai maintenant un avis, qui me vient de M. Benjamin, au sujet d'un amendement qu'il désire proposer.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je désire proposer un amendement à la définition de «grain». Je propose de modifier le projet de loi C-155, visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, par la suppression des lignes 24 et 25 à la page 1 et des lignes 1 à 3 à la page 2 et leur remplacement par ce qui suit, et aussi par la suppression de l'Annexe I aux pages 36 et 37:



## [Text]

“grain” means:

Alfalfa meal, pellets or cubes; dehydrated  
 Barley  
 Buckwheat  
 Canary Seeds  
 Corn  
 Faba Beans  
 Field Beans  
 Field Peas  
 Flax Seed  
 Forage Seeds  
 Lentils  
 Mustard Seed  
 Oats  
 Pulse  
 Rapeseed or canola  
 Rye  
 Seed Grain in Sacks  
 Sunflower Seeds  
 Triticale  
 Wheat  
 Barley, Crushed  
 Barley, Pearl  
 Barley, Pot  
 Barley Sprouts  
 Bran  
 Breakfast Foods or Cereals (uncooked) in bags, barrels or cases. Manufactured from commodities only as listed in this Schedule.  
 Corn, Cracked  
 Feed, Animal and/or Poultry (not medicated or condimental), containing not more than thirty-five per cent (35%) of ingredients other than commodities as specified in this Schedule, in bags or barrels or in bulk  
 Flour, made from grain or malt only in bags or barrels or bulk  
 Flour, Pea  
 Grain, Feed, in sacks  
 Hulls, Oat  
 Malt (made from grain only)  
 Meal, Barley  
 Meal, Corn  
 Meal, Linseed  
 Meal, Oat  
 Meal, Pea  
 Meal, Rye  
 Meal, Wheat  
 Meal, Oil Cake, Linseed  
 Meal, Oil Cake, Rapeseed or canola

## [Translation]

«grain» signifie:

Farine, boulettes ou cubes de luzerne; déshydratée  
 Orge  
 Sarrasin  
 millet  
 maïs  
 Fèves des marais  
 Haricot (de grande culture)  
 Pois (de grande culture)  
 Graine de lin  
 Semence fourragère  
 Lentille  
 Graine de moutarde  
 Avoine  
 Légumineuse  
 Colza ou Canola  
 Seigle  
 Semences en sacs  
 Graine de tournesol  
 Triticale  
 Blé  
 Orge broyée  
 Orge perlée  
 Orge mondée  
 Germes d'orge  
 Son  
 Aliments ou céréales pour le petit déjeuner (non cuits), fabriqués uniquement à partir des produits mentionnés à la présente annexe—en sacs, barils ou caisses  
 Mais concassé  
 Aliments pour les bestiaux ou la volaille (non médicamenteux ou condimentaires) dont la teneur en ingrédients autres que les produits figurant à la présente annexe ne dépasse pas trente-cinq pour cent (35 p. 100)—en sacs, en barils ou en vrac  
 Farine faite de grains ou de malt seulement—en sacs ou en barils  
 Farine de pois  
 Grain de provende—en sacs  
 Enveloppes d'avoine  
 Malt (fait de grain seulement)  
 Farine d'orge  
 Farine de maïs  
 Farine de lin  
 Farine d'avoine  
 Farine de pois  
 Farine de seigle  
 Farine de blé  
 Farine de tourteau de lin  
 Farine de tourteau de colza ou canola

## [Texte]

Meal, Oil Cake, Sunflower Seed

Middlings

Oats, Crushed

Oats, Rolled

Oil, Linseed

Oil, Rapeseed or canola

Oil, Sunflower

Oil Cake, Linseed

Oil Cake, Rapeseed or canola

Oil Cake, Sunflower Seed

Screenings (applicable only on screenings from grain specified herein)

Wheat Germ

Wheat, Rolled"

that is grown in the Western Division or any product thereof included in this definition that is processed in the Western Division

While I have the floor, Mr. Chairman, I would like to know from Mr. Kroeger or his officials if "wheat" means and includes soft white spring wheat.

**Mr. Kroeger:** It is our interpretation that it does.

**Mr. Benjamin:** It is covered, then? When we just use "wheat", wheat is wheat?

Mr. Chairman, I would also like to advise you that further on we would then also intend to amend Clause 60 in a way similar to that proposed by the government, to allow the Governor in Council to add more crops, to adjust Crow benefit to accommodate more crops, and to delete Schedule I.

• 1040

The definition of the grains eligible for the Crow Benefit should be where they should be; namely in definitions. Our amendment would not preclude the government, by order in council, adding other crops; and they could, by order in council, delete crops only that they added by order in council; they would not be able to delete crops in the statute by order in council, but would have to amend the statute in order to delete or add crops under definitions.

We are suggesting, Mr. Chairman, again to avoid any VIA Rail situation, that at the whim of any minister or Governor in Council they can move grain, or grain products, in or out of eligibility under this legislation, and that should in the future new developments take place, new technology providing new crops, or variations of present crops as defined in the bill, the government can always add them in a schedule to the act by order in council.

I think the minimum protection that this amendment provides is that the eligibility of grain and grain products, the varieties that I have listed, has to be in the statute to serve as statute protection. It is not just the rate that needs statutory protection, it is also the products that can be hauled under

## [Traduction]

Farine de tourteau de tournesol

Grus blancs

Avoine broyée

Avoine aplatie

Huile de lin

Huile de colza ou canola

Huile de tournesol

Tourteau de lin

Tourteau de colza ou canola

Tourteau de tournesol

Criblures (ne s'applique qu'aux criblures des produits mentionnés à la présente annexe)

Germe de blé

Blé aplati

cultivés dans la division de l'ouest ou tout produit dérivé inclus dans cette définition et transformé dans la division de l'Ouest.

Pendant que j'ai la parole, monsieur le président, M. Kroeger ou ses collègues pourraient-ils nous dire si par «blé» on entend ou on inclut le blé tendre blanc de printemps?

**M. Kroeger:** À notre avis, oui.

**M. Benjamin:** C'est inclus donc? Du blé, c'est du blé?

Monsieur le président, je vous signale également que nous avons l'intention de présenter plus tard un amendement à l'article 60, semblable à celui qu'a proposé le gouvernement, afin que le gouverneur en conseil soit autorisé à ajouter d'autres cultures, à rajuster les subventions du tarif du Nid-de-Corbeau pour tenir compte des cultures supplémentaires et à supprimer l'Annexe I.

La définition du grain admissible aux subventions du tarif du Nid-de-Corbeau devrait figurer dans les définitions. Notre amendement n'empêcherait pas le gouvernement d'ajouter d'autres cultures par décret du conseil; mais il ne pourrait supprimer, par décret, que les cultures ajoutées de cette manière. Il ne pourrait pas supprimer des cultures qui figurent déjà dans la loi; il lui faudrait pour cela modifier la loi.

C'est pour éviter, monsieur le président, qu'il ne se produise encore une fois une situation similaire à celle de VIA Rail que nous proposons cet amendement. Nous ne voulons pas qu'au gré de sa fantaisie un ministre ou le gouverneur en conseil décrète que tel ou tel grain est admissible ou inadmissible. Si donc dans l'avenir les progrès ou la technologie nous apportent de nouvelles cultures ou nous permettent d'améliorer celles qui sont définies au projet de loi, le gouvernement pourra toujours les inclure, par décret, dans une annexe à la loi.

Grâce à l'amendement que j'ai proposé, les grains ou produits de grains énumérés figureraient dans la loi et leur admissibilité serait ainsi protégée. Ce n'est pas seulement le tarif qu'il faut protéger par la loi, mais aussi les produits même



[Text]

those rates that need statutory protection and not left to the whims of orders in council.

Mr. Chairman, there are too many instances in this legislation where the Governor in Council can do almost any darn thing they want, and that is not very reassuring to western Canada, particularly to the western Canadian grain producers.

I would hope that the government would find this amendment acceptable. I have taken the government's own list and I have added the items that are underlined, starting with canary seeds, faba beans, field beans, field peas, forage seeds, lentils, mustard seed, pulse, sunflower seeds, triticale, bulk pea flour, peameal, and sunflower oil. I have added those to the government's own list, which I think makes it a pretty complete list as a result of all the submissions we heard when we held hearings, particularly in western Canada from the pulse growers, the canola crushers, the alfalfa dehydrators, people who are into the growing of things like beans, peas, and lentils. We already have people growing mustard and forage seeds, but they should be included.

So I would hope, sir, since this is pretty well in line with what the government itself wants to do, and is certainly in accordance with the recommendations of Mr. Justice Emmett Hall, in which he said, and I paraphrase, that the statutory provision should be available for additional crops and additional products of those crops, processed or semi-processed.

So it seems to me that this is a logical place to have this item, under definitions. Grains mean all those that are on this list. Then there are no doubts about it, there is the statutory protection and enshrinement of them, and it does not prevent the government at any time in the future from adding new crops or new processed products and crops by order in council once, if and when, the legislation is in place.

Thank you, Mr. Chairman.

• 1045

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. With that, I am going to make a ruling.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, before you make a ruling, would it be in order if I could ask Mr. Benjamin a couple of questions just to clarify what he is trying to do here?

**The Chairman:** I suppose it would be in order, but I think it is redundant.

**Mr. Mayer:** Does that mean I can ask him a question, or does not it?

**The Chairman:** Through the Chair. I do not normally allow members to question each other.

**Mr. Mayer:** Thank you. Through you, Mr. Chairman, could I ask Mr. Benjamin why he has excluded the total livestock industry from this list? Is he not concerned about the red meat industry? Why would he not include it or make some reference to it in his list?

[Translation]

qui sont transportés au titre de ce tarif, afin de les soustraire aux caprices du gouverneur en conseil.

Monsieur le président, ce projet de loi accorde au gouverneur en conseil une trop grande latitude pour faire à peu près tout ce qu'il veut, et cela n'est pas très rassurant pour l'Ouest, en particulier pour les céréaliculteurs de l'Ouest.

J'ose croire que le gouvernement verra cet amendement d'un oeil favorable. J'ai d'ailleurs pris sa liste, et j'y ai ajouté les produits soulignés comme le millet, les fèves des marais, les haricots et les pois de grande culture, les semences fourragères, les lentilles, la graine de moutarde, les légumineuses, la graine de tournesol, le triticale, la farine de pois en vrac, la semoule de pois et l'huile de tournesol. Je pense que nous nous retrouvons ainsi avec une liste assez complète qui tient compte de toutes les présentations qui nous ont été faites lors des audiences, et surtout des vues exprimées dans l'Ouest par les producteurs de légumineuses, les entreprises de broyage de canola et de déshydratation de luzerne, ainsi que par les producteurs de pois, de fèves et de lentilles. Il y a aussi signaler les producteurs de graine de moutarde et de semence fourragère.

Il me semble donc, monsieur le président, que cela rejoint les vues du gouvernement et est conforme aux recommandations du juge Emmett Hall, qui déclarait que des cultures supplémentaires et des produits additionnels de ces cultures, transformés et demi-transformés, devraient être inclus dans la loi.

Par conséquent, je trouve logique qu'on inclue ces produits dans les définitions. Par grain, on entend tout ce qui figure à la liste. Ces produits jouissent ainsi d'une protection en droit, ils sont en quelque sorte enchâssés dans la loi; et pourtant, cela n'empêche pas le gouvernement d'ajouter de nouvelles cultures ou de nouveaux produits par décret du conseil, une fois le projet de loi adopté, si, bien sûr, il l'est.

Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Sur ce, je vais rendre une décision.

**M. Mayer:** Monsieur le président, avant de rendre votre décision, me permettriez-vous de poser quelques questions à M. Benjamin pour lui faire préciser ce qu'il cherche à faire?

**Le président:** Je suppose que cela serait admissible, mais je pense que c'est redondant.

**M. Mayer:** Est-ce que je puis, ou non, lui poser une question?

**Le président:** Par l'entremise de la présidence. Normalement, je ne permets pas aux membres de s'interroger les uns les autres.

**M. Mayer:** Merci, par votre entremise, monsieur le président, puis-je demander à M. Benjamin pourquoi il a exclu de cette liste toute l'industrie de l'élevage? Ne se préoccupe-t-il pas de l'industrie de la viande rouge? Ne l'inclurait-il pas ou n'en ferait-il pas mention dans sa liste?

[Texte]

**Mr. Benjamin:** It is a definition of grain, not livestock. We have covered feed, animal and/or poultry, not medicated or condimental, containing not more than 35% of ingredients other than commodities as specified in the schedule, in bags or barrels, in bulk, and I do not see where I could have put anything in here regarding livestock or livestock products without being really out of order; it is not grain. If Mr. Mayer wants to move an amendment to add a definition about livestock or livestock products, I will be quite prepared to support it, but I just did not see how we could fit that in under a definition of grain.

**The Chairman:** On that I think you are right, Mr. Benjamin.

Having said that, on your amendment I believe you were wrong to begin with. According to the rules of procedure, a schedule in a bill is to be treated by a committee as a clause of the bill, and what you are doing with your amendment is removing Schedule I and making it part of a definition. You said in your remarks that it would not preclude the government from adding additional crops by order in council. I do not believe there is any provision in this bill for the government to add to the definitions in the bill by order in council, which would in effect be what they would have to do if your motion were to carry. Furthermore, by adding new crops you have at least the potential... in fact, I would say you have exceeded the Royal Recommendation. I would refer to this as a substantive amendment and there are rules in Beauchesne; for instance 773, paragraph 10 says:

A substantive amendment may not be introduced by way of a modification to the interpretation clause of a bill.

And to me, this is a substantive change to the definitions. For those various reasons I have no alternative, it seems to me, but to rule your proposed amendment out of order. Furthermore, to allow your amendment would in effect remove Schedule I from the bill, which has the same effect of removing a clause from the bill, and committees may not delete clauses from a bill. They may change them but they cannot add clauses or delete clauses.

**Mr. Benjamin:** But, Mr. Chairman, I did say that when we got to Clause 60 we would move an amendment which would allow the government by order in council to add more crops and adjust the Crow benefit.

**The Chairman:** Well, that means you are dealing with this at the wrong place, which is another reason for it to be out of order, Mr. Benjamin. I thought I made it clear yesterday that when I make a ruling the committee has one recourse; it is not to argue the ruling and I am not going to allow discussions on rulings hence forward. We have lots of things to discuss, it seems to me, in this bill without discussing rulings, which of course is unparliamentary to begin with, procedurally incorrect. So my ruling is made. If members are unhappy with the ruling, as I said yesterday, you have one recourse.

[Traduction]

**M. Benjamin:** C'est une définition du grain, et non pas du bétail. Nous avons inscrit les aliments pour les bestiaux ou la volaille (non médicamentés ou condimentaires) dont la teneur en ingrédients autres que les produits figurant à l'annexe ne dépasse pas 35 p. 100, en sacs, en barils ou en vrac, et je ne vois vraiment pas comment j'aurais pu ajouter quelque chose concernant le bétail ou les produits du bétail sans passer tout à fait à côté; il ne s'agit pas de grain. Si M. Mayer veut proposer un amendement pour ajouter une définition au sujet du bétail ou des produits du bétail, je serai tout à fait disposé à l'appuyer, mais je ne vois vraiment pas comment cela pourrait entrer dans la définition du grain.

**Le président:** Sur ce point, vous avez raison, monsieur Benjamin.

Ceci dit, je pense que vous avez fait fausse route dès le départ avec votre amendement. Selon la procédure, le Comité doit traiter l'annexe d'un projet de loi comme un article du projet de loi, et l'objet de votre amendement est de retrancher l'annexe I pour la faire entrer dans une définition. Vous avez dit dans vos remarques que cela n'empêche pas le gouvernement d'ajouter d'autres cultures par décret du conseil. Sauf erreur, le projet de loi ne permet pas au gouvernement d'ajouter des définitions par décret du conseil, comme il devrait effectivement le faire si votre motion était adoptée. En outre, en ajoutant de nouvelles cultures, vous avez au moins la possibilité—de fait, je dirais que vous êtes allé plus loin que la Recommandation royale. Selon moi, il s'agit d'un amendement de fond et, à ce sujet, Beauchesne donne certaines règles; par exemple, au numéro 773, paragraphe 10, on lit:

Il n'est pas dans l'ordre de proposer une modification de fond sous forme de modification de l'article 'interprétation' du projet de loi.

Et à mes yeux, il s'agit là d'une modification de fond aux définitions. Pour toutes ces raisons, je n'ai pas le choix, me semble-t-il: je dois déclarer irrecevable votre proposition d'amendement. En outre, votre amendement aurait pour effet de retirer l'annexe I du projet de loi, ce qui revient à abroger un article, ce que les comités ne peuvent pas faire. Ils peuvent modifier des articles, mais ils ne peuvent pas en ajouter ni en supprimer.

**M. Benjamin:** Mais, monsieur le président, j'ai bien dit que, lorsque nous en arriverions à l'article 60, nous proposerions un amendement qui permettrait au gouvernement d'ajouter d'autres cultures et de rajuster la subvention du Nid-de-Corbeau par simple décret du conseil.

**Le président:** Eh bien, cela signifie que ce n'est pas le moment d'en parler: raison de plus pour que l'amendement soit irrecevable, monsieur Benjamin. Je pense avoir dit clairement hier que, lorsque je rends une décision, le Comité a un seul recours, et que ce n'est pas de contester la décision; par conséquent, je ne permettrai pas de discussion sur mes décisions. Nous avons beaucoup de choses à voir, me semble-t-il, dans ce projet, sans nous mettre à discuter des décisions, ce qui serait d'ailleurs antiparlementaire, et contraire à la procédure. Ma décision est donc rendue. Si les membres n'en sont pas heureux, je l'ai dit hier, ils ont un seul recours.



[Text]

• 1050

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am sorry, but I wish to appeal the decision of the Chair. This amendment does not delete the schedule, Mr. Chairman. If it will make you happier, we will leave the schedule in.

**The Chairman:** Mr. Benjamin has appealed my ruling. Shall the decision of the Chair be sustained? The voting members of the committee are Messrs. Gourde for Bockstael, Tessier for Dubois, Flis, Ostiguy, Reid, Mayer, Mazankowski, McKnight and Benjamin. The question is: Shall the decision of the Chair be sustained?

Decision of the Chair sustained.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I know you appreciate that there is nothing personal in this. I think your rulings are always very good.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, after spending most of the summer with this committee, I have got a hide thick enough that my feelings are well hidden.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I would now then like to move a further amendment which does not, in your words: "exceed the Royal Recommendation". And to save some time, I will not read all of it. If you take my first amendment . . .

**Mr. Mazankowski:** Read it.

**Mr. Benjamin:** You want me to read it? All right.

**The Chairman:** It probably should be read. I appreciate the sentiment, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I will continue: That Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof be amended by striking lines 5 to 9 in Clause 2.(1) at page 2 thereof, and substitute the following therefore:

Grain: "Grain" means alfalfa meal, pellets, or cubes dehydrated; barley, buckwheat, corn, oats, rapeseed or canola, rye, seed grain in sacks, wheat, barley crushed, barley pearled, barley pot, barley sprouts, bran; breakfast or cereals uncooked in bags, barrels or cases, manufactured from commodities only as listed in this schedule; corn, cracked feed; animal and/or poultry not medicated or condimental, containing not more than 35% of ingredients other than commodities as specified in this schedule in bags or barrels or in bulk.

**The Chairman:** I am sorry, but I am going to interrupt you, Mr. Benjamin, because you are trying to do by a different route what has already been ruled out of order. And that, too, is out of order, because you are, in effect, deleting a clause of the bill and amending Clause 54.(1) in Clause 2.(1) . . .

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am adding to definitions of grain. I am just saying what grain is and I am using exactly the same list as was provided by the government on May 31.

[Translation]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je regrette, mais je désire en appeler de la décision de la présidence. Cet amendement ne vise pas l'annexe, monsieur le président. Si cela peut vous faire plaisir, nous y laisserons l'annexe.

**Le président:** M. Benjamin en a appelé de ma décision. La décision de la présidence est-elle maintenue? Les membres votants du Comité sont MM. Gourde pour Bockstael, Tessier pour Dubois, Flis, Ostiguy, Reid, Mayer, Mazankowski, McKnight et Benjamin. La question est la suivante: la décision de la présidence est-elle maintenue?

La décision de la présidence est maintenue.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je sais que vous comprenez qu'il n'y a rien de personnel dans tout cela. J'estime que vos décisions sont toujours excellentes.

**Le président:** Monsieur Benjamin, après avoir passé le plus clair de l'été avec le Comité, j'ai la peau assez épaisse pour bien cacher mes sentiments.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais maintenant proposer un autre amendement qui ne va pas plus loin, comme vous dites, «que la Recommandation royale». Et pour épargner du temps, je n'en donnerai pas lecture intégrale. Si vous prenez mon premier amendement . . .

**M. Mazankowski:** Lisez-le.

**M. Benjamin:** Vous voulez que je le lise? Très bien.

**Le président:** Il faut probablement le lire. Je comprends le sentiment, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je poursuis: Que le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence soit modifié par la radiation des lignes 24 et 25 et 1 à 3 de l'article 2.(1) aux pages 2 et 3 du projet de loi, et par la substitution de ce qui suit:

«grain» Farine, boulettes ou cubes déshydratés de luzerne; orge, sarrasin, maïs, colza Canola, seigle, semences en sacs, blé, orge broyée, orge perlée, orge mondée, germes d'orge, son; aliments pour le petit déjeuner ou céréales (non cuits), fabriqués uniquement à partir des produits mentionnés à la présente annexe, en sacs, barils ou caisses; maïs concassé; aliments pour les bestiaux ou la volaille (non médicamentés ou condimentaires) dont la teneur en ingrédients autres que les produits figurant à la présente annexe ne dépassent pas 35 p. 100, en sacs, en barils ou en vrac.

**Le président:** Je regrette, mais je dois vous interrompre, monsieur Benjamin, parce que vous cherchez à faire par un moyen détourné ce qui a déjà été jugé irrecevable. Et c'est aussi irrecevable, parce que vous cherchez effectivement à abroger un article du projet de loi et à modifier l'article 54.(1) à l'article 2.(1) . . .

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis en train d'ajouter aux définitions de grain. Je fais simplement dire ce qu'est le grain et j'utilise exactement la même liste que celle qu'a fournie le gouvernement le 31 mai.

[Texte]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Which has already been ruled out of order.

**Mr. Benjamin:** I am sorry. I am using the same list as is now in Schedule I and am just including it in "Definitions".

**The Chairman:** But you cannot do that because you are destroying the schedule.

**Mr. Benjamin:** No, we are not. I am not deleting the schedule. I am just including under "Definitions" what are considered to be grains according to Schedule I.

**The Chairman:** Then it is unnecessary and still out of order because it is already in the bill.

• 1055

**Mr. Benjamin:** But the Governor in Council may add to or delete from Schedule I. I do not think they would be able to...

**The Chairman:** The Governor in Council, as was explained previously in the testimony before this commission, cannot delete from Schedule I. They may add, but those are statutory grains if this bill passes and the government cannot remove them except by an amendment to the bill, as I understand it. If I am wrong, I would be happy to be straightened out on that.

Am I wrong, Mr. Lefebvre?

**Mr. D. Lefebvre:** You are right, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I am right. I thought I was.

So, Mr. Benjamin, the motion you are proceeding with is still out of order.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, could I ask the counsel for the committee if, including all the grains that are under Schedule I, if one were to include all the grains that are listed under Schedule I under the definition of "grain", does that strengthen the statutory protection for those grains?

**The Chairman:** Just a minute, Mr. Thompson. I am not going to allow that question because that is a discussion on the ruling I have just made as far as I am concerned.

**Mr. Benjamin:** No, I was just wondering if it does anything to strengthen the statutory protection. If it does, maybe the government itself will then be willing to do it at report stage.

**The Chairman:** All right. You have accepted my ruling, then, I understand?

**Mr. Benjamin:** Well, I have not much choice.

**The Chairman:** All right.

Okay, then you may answer the question.

We are not on the ruling any more.

**Mr. Keith Thompson (Senior Counsel, Canadian Transport Committee):** Mr. Chairman, on the question of the grains in the schedule, if I recall correctly counsel for the department has indicated that those items which are now in the schedule

[Traduction]

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Ce qui a déjà été déclaré irrecevable.

**M. Benjamin:** Excusez-moi. J'utilise la même liste qui figure maintenant à l'Annexe 1 et je ne fais que l'inclure dans les «Définitions».

**Le président:** Ce que vous ne pouvez pas faire, parce que vous détruisez l'annexe.

**M. Benjamin:** Non, ce n'est pas le cas. Je ne supprime pas l'annexe. Je ne fais qu'inclure dans les «Définitions», ce qui est considéré comme des grains selon l'Annexe 1.

**Le président:** Alors, c'est inutile, et toujours irrecevable parce que c'est déjà dans le projet de loi.

**M. Benjamin:** Mais le gouverneur en conseil peut ajouter à l'Annexe I ou y retrancher. Je ne pense pas qu'il puisse...

**Le président:** Le gouverneur en conseil, comme on l'a déjà vu au cours des témoignages devant notre commission, ne peut rien retrancher à l'Annexe I. Il peut y ajouter, mais il s'agit de grains statutaires, si le projet de loi est accepté, et le gouvernement ne peut pas les retrancher, sauf par un amendement au projet de loi, si je ne m'abuse. Si je me trompe, je serais heureux qu'on me le dise.

Est-ce que je me trompe, monsieur Lefebvre?

**M. D. Lefebvre:** Vous avez raison, monsieur le président.

**Le président:** J'ai raison, je le savais bien.

Ainsi, monsieur Benjamin, la motion que vous êtes en train de présenter est irrecevable.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, puis-je demander au procureur du comité si l'inclusion, dans la définition de «grain», de tous les grains qui sont énumérés à l'Annexe I renforcerait la protection statutaire de ces grains?

**Le président:** Un instant, monsieur Thompson. Je ne permettrai pas cette question, car il s'agit, selon moi, d'une discussion sur la décision que je viens de rendre.

**M. Benjamin:** Non, je me demandais tout simplement si cela renforce la protection statutaire. Si oui, peut-être que le gouvernement lui-même consentira à le faire à l'étape du rapport.

**Le président:** Très bien. Vous avez donc accepté ma décision, n'est-ce pas?

**M. Benjamin:** Ma foi, je n'ai pas grand choix.

**Le président:** Parfait.

Très bien, vous pouvez donc répondre à la question.

Nous n'en sommes plus à la décision.

**M. Keith Thompson (procureur principal, Comité canadien des transports):** Monsieur le président, pour ce qui est des grains figurant à l'annexe, si j'ai bonne mémoire, le procureur du ministère a indiqué que ceux qui sont déjà dans l'annexe ne



[Text]

cannot be removed by order in council. In other words, they enjoy in the schedule, in my opinion, the same immunity from change as if they were incorporated in a section in the act.

However, there is a proposal by which the Governor in Council may add additional crops to that list from time to time if this bill is passed, and it is a basic rule that whatever the Governor in Council does by order in council he is capable of undoing by order in council.

Therefore to answer your question I would put it this way: the grains and products that are in the schedule now are just as protected, in my opinion, as if they were in the act. As for any new products that might be added by order in council, it is legally possible for them to be removed; but, as counsel for the department has indicated, once they are added they will bring about a series of fairly complex changes in the costing sharing aspect of the bill and later, as a practical matter, to remove those crops would be akin to unscrambling an egg and probably would not be attempted.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Thompson.

Mr. Benjamin, I think that is almost precisely what I said, only I think Mr. Thompson used a metaphor that explains it very well. You are a real sceptic, Mr. Benjamin. You probably should have been called Thomas.

**Mr. Benjamin:** I am trying to be doubly sure. I have seen our farmers undone before.

**An hon. Member:** Unscrambled?

**Mr. Benjamin:** Unscrambled, yes.

**The Chairman:** Mr. Flis.

Oh, Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Are you recognizing me now, Mr. Chairman?

**The Chairman:** Is this on a point of order, or is it on the discussion of the . . .

**Mr. Hargrave:** No, it appears that we are now at the item "grain" under the definitions, and I have a point that I want . . .

**The Chairman:** Yes, we have moved to "grain". No, we have not moved to "grain". This was something else.

**Mr. Hargrave:** Well, whenever you do, Mr. Chairman, I will want to . . .

**The Chairman:** Yes, we have moved to "grain".

All right. Mr. Hargrave, then. I am ready.

**Mr. Hargrave:** I can proceed then?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, the witnesses and the committee may recall that last week I made an intervention in support of including soft white spring wheat in Schedule I, and that appears to be what we have been talking about with Mr. Benjamin and so on. I have an amendment ready to do just that. In the light of your ruling, may I proceed with it?

[Translation]

peuvent en être supprimés par décret du conseil. Autrement dit, ils jouissent, à mon avis, de la même immunité que s'ils figuraient dans un article de la loi.

Cependant, on a proposé que le gouverneur en conseil puisse ajouter d'autres cultures à cette liste de temps à autre, si le projet de loi est adopté, et la règle veut que ce que le gouverneur en conseil peut faire par décret du conseil, il peut aussi le défaire par décret du conseil.

Par conséquent, pour répondre à votre question, je dirais ceci: les grains et les produits du grain qui figurent présentement à l'annexe ont la même protection, à mon avis, que s'ils figuraient dans la loi. Quant aux nouveaux produits qui pourraient être ajoutés par décret du conseil, il est légalement possible de les retirer; mais, comme l'a indiqué le procureur du ministère, si on les ajoute, cela entraînera une série de modifications assez complexes pour le partage des coûts et, par la suite, en pratique, il serait aussi compliqué d'éliminer ces cultures que de défaire une omelette, et on n'essaierait probablement même pas.

**Le président:** Merci, monsieur Thompson.

Monsieur Benjamin, je pense que c'est presque exactement ce que j'ai dit, sauf que M. Thompson a employé une métaphore qui l'explique très bien. Vous êtes très sceptique, monsieur Benjamin. Vous devriez vous appeler Thomas.

**M. Benjamin:** Je veux être doublement certain. J'ai déjà vu nos agriculteurs se faire avoir.

**Une voix:** Comme une omelette?

**M. Benjamin:** Comme une omelette, oui.

**Le président:** Monsieur Flis.

Oh, monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Ai-je la parole, monsieur le président?

**Le président:** Voulez-vous invoquer le règlement, ou discuter . . .

**M. Hargrave:** Non, il semble que nous soyons maintenant au «grain» dans les définitions, et il y a un point que je veux . . .

**Le président:** Oui, nous en sommes au «grain». Non, nous n'en sommes pas au «grain». Il s'agissait d'autre chose.

**M. Hargrave:** Eh bien, peu importe, monsieur le président, je voudrai . . .

**Le président:** Oui, nous en sommes au «grain».

Très bien. Monsieur Hargrave, donc. Je suis prêt.

**M. Hargrave:** Puis-je y aller?

**Le président:** Oui.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, les témoins et le Comité se souviendront que la semaine dernière j'ai fait une intervention en faveur de l'inclusion du blé blanc farineux de printemps à l'Annexe I, et cela semble être ce dont nous parlions avec M. Benjamin et ainsi de suite. J'ai un amende-

[Texte]

[Traduction]

ment à cet effet. À la lumière de votre décision, puis-je le présenter?

• 1100

**The Chairman:** No, not until we get to Schedule I, Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Then may I indicate informally, if that is possible, that I have an interest here and that, when we get to Schedule I, I intend to move a motion to incorporate or include soft white spring wheat in Schedule I...

**The Chairman:** Right.

**Mr. Hargrave:** —quite properly?

**The Chairman:** That is fine and you will certainly have the opportunity, Mr. Hargrave. I just remind you that we have just been told... for the second time, at least, this morning—by Mr. Kroeger that as far as the intent of the bill is concerned “wheat” covers soft white spring wheat. But when we get to that schedule, you are certainly entitled to move your amendment.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, just very briefly, you may recall that last week I raised this. Again, certainly for purposes of clarity and because of the tremendous increase—the acreage has doubled in soft white spring wheat in southern Alberta over the last three years—it should be spelled out in Schedule I. That is my whole point and purpose.

**The Chairman:** I understand and you will have your opportunity. Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman. In light of the discussion we had this morning between Mr. Mazankowski, yourself and myself and it seemed to get the approval of the entire committee, I would like to give notice that at report stage the minister will be moving an amendment expanding on the addition of “grain”, which will simply mean that grain means any grain or crop. This is as a result of the May 31 announcement that the previous minister made, where he added certain crops to Schedule I, and also allows future crops to be added through an order in council.

I know it is out of order, that is why I am not moving an amendment. I am just giving notice that this amendment will be brought forward at report stage. But maybe, Mr. Chairman, you would allow the officials to explain the significance of this amendment, if the committee wishes to allow debate.

**The Chairman:** Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** I will wait, Mr. Chairman, if I may, while the officials expound at length as to what crops will be included under this, which additional crops over and above those that the minister announced on May 31.

**The Chairman:** Mr. Kroeger, do you want to answer that, or do you want someone else to?

**Mr. Kroeger:** Perhaps Mr. Lefebvre could explain the amendment. Mr. McKnight's question was related to the

**Le président:** Non, pas avant que nous en soyons à l'Annexe I, monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Alors, puis-je indiquer officiellement, si cela est possible, que j'ai un intérêt dans cette question et que, lorsque nous en serons à l'Annexe I, je compte proposer une motion pour incorporer ou inclure le blé blanc farineux de printemps à l'Annexe I...

**Le président:** Juste.

**M. Hargrave:** ... cela va?

**Le président:** C'est très bien, et vous en aurez certainement l'occasion, monsieur Hargrave. Je vous rappelle tout simplement que M. Kroeger vient de nous dire—pour la deuxième fois, au moins ce matin—que dans l'esprit du projet de loi le «blé» englobe le blé blanc farineux de printemps. Mais lorsque nous en serons à l'annexe, vous aurez certainement le droit de proposer votre amendement.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, très brièvement, vous vous souviendrez peut-être que j'ai soulevé cette question la semaine dernière. Encore une fois, pour plus de précision et en raison de l'augmentation énorme—les superficies de blé blanc farineux de printemps ont doublé dans le sud de l'Alberta depuis trois ans—il faudrait le préciser à l'annexe I. C'est là que je veux en venir.

**Le président:** Je comprends, et vous en aurez l'occasion. Monsieur Flis.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président. A la lumière de la discussion que nous avons eue ce matin entre M. Mazankowski, vous-même et moi-même, discussion qui a semblé rallier tout le Comité, j'aimerais donner préavis qu'à l'étape du rapport le ministre proposera un amendement pour étendre la portée de «grain», ce qui signifiera tout simplement que le grain englobera tout grain ou toute culture. Cela fait suite à l'annonce faite par l'ancien ministre le 31 mai, et qui ajoutait certaines cultures à l'annexe I. Cela permet également l'addition ultérieure d'autres cultures par décret du conseil.

Je sais que c'est irrecevable, et c'est pourquoi je ne propose pas d'amendement. Je donne tout simplement préavis que cet amendement sera proposé à l'étape du rapport. Mais vous voudrez peut-être, monsieur le président permettre aux fonctionnaires d'expliquer la portée de cet amendement si le Comité désire permettre le débat.

**Le président:** Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** J'attendrai, monsieur le président, si vous me le permettez, pendant que les fonctionnaires expliquent en détail quelles cultures supplémentaires, en sus de celles que le ministre a annoncées le 31 mai, seront comprises.

**Le président:** Monsieur Kroeger, voulez-vous répondre à cela ou préférez-vous que quelqu'un d'autre le fasse.

**M. Kroeger:** M. Lefebvre pourrait peut-être expliquer l'amendement. La question de M. McKnight va trait à la



[Text]

possibility of adding crops additional to those announced on May 31, if I heard him correctly.

**Mr. McKnight:** I thought you would have some good news for us, Mr. Kroeger.

**Mr. D. Lefebvre:** Strictly on the amendment and not naming any additional crops that are intended to be added, if one looks at some of the crops that are intended to be added they are not really grains. We thought, since we give the power to the Governor in Council to add crops after the act is passed and those crops may be other than grain, we are now talking about any grain or crop included in the schedule.

The second part of the amendment is simply giving the power to the Governor in Council to add any grain or crop after the act is passed to the schedule and they would therefore become eligible for the statutory rate—the movement of such additional crops or grains would be eligible for the statutory rate.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, could I hear Mr. Kroeger? He wanted to answer my question.

**Mr. Kroeger:** May I give Mr. McKnight the answer to the other half of his question?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Kroeger:** I indicated to the committee in one of my remarks last Thursday, I think, that identifying a list of specialty crops to be added imposed a difficult problem for all of those who have been trying to deal with it.

• 1105

The problem is two-fold, leaving aside the possible financial impact which might not be that significant. To the extent that one adds additional crops and provides them with favourable, highly subsidized rates for movement by rail, that can work to the detriment of the trucking industry in western Canada, also for products. Indeed, I think there has been a fairly strong adverse reaction from the trucking . . .

**Mr. Mazankowski:** Not if you pay the producers.

**Mr. Kroeger:** —industry, even to the additions that were made on May 31.

**Mr. Mazankowski:** It is that freedom of choice.

**The Chairman:** Order.

**Mr. Mazankowski:** Well, the facts have to be exposed.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, pipe down! Mr. Kroeger, please continue.

**Mr. Kroeger:** The second consideration is that the addition of at least some crops is viewed adversely by the cattle industry. Again, the cattle industry reacted adversely to the May 31 announcement. So there was a balance to be struck, and the government's best judgment of what that balance should be is reflected in the amendment that Mr. Flis gave notice of a few moments ago but, as I think I said earlier, if the

[Translation]

possibilité d'ajouter des cultures en plus de celles annoncées le 31 mai, si je l'ai bien compris.

**M. McKnight:** Je croyais que vous aviez de bonnes nouvelles à nous communiquer, monsieur Kroeger.

**M. Lefebvre:** Strictement à propos de l'amendement, et sans parler des autres cultures que l'on compte ajouter, on peut voir, en examinant certaines des cultures envisagées, qu'il ne s'agit pas vraiment pas de grains. Puisque nous donnons le pouvoir au gouverneur en conseil d'ajouter des cultures après l'adoption de la loi et que ces cultures peuvent être autre chose que du grain, il faut désormais parler de grain ou de culture dans l'annexe.

La deuxième partie de l'amendement vise tout simplement à autoriser le gouverneur en conseil à ajouter à l'annexe n'importe quel grain ou culture après l'adoption de la loi, ce qui le rendrait admissible au taux statutaire. Le mouvement de ces autres cultures ou grains serait admissible au taux statutaire.

**M. McKnight:** Monsieur le président, M. Kroeger voulait répondre à ma question.

**M. Kroeger:** Puis-je donner à M. McKnight la réponse à la deuxième partie de sa question?

**Le président:** Oui.

**M. Kroeger:** J'ai indiqué au Comité dans l'une de mes remarques jeudi dernier, sauf erreur, qu'il serait difficile pour tous ceux qui y ont travaillé d'établir une liste de cultures de spécialité à ajouter.

Le problème est double, si l'on ne tient pas compte des retombées financières, qui ne sont peut-être pas si importantes. Dans la mesure où l'on ajoute d'autres cultures et qu'on les assortit de taux favorables hautement subventionnés pour le mouvement ferroviaire, cela peut jouer contre l'industrie du camionnage dans l'Ouest canadien, et contre certains produits. En effet, je pense qu'il y a eu une réaction négative assez forte de la part de l'industrie du camionnage . . .

**M. Mazankowski:** Pas si vous payez les producteurs.

**M. Kroeger:** . . . même aux additions qui ont été faites le 31 mai.

**M. Mazankowski:** C'est cette liberté de choix.

**Le président:** À l'ordre.

**M. Mazankowski:** Ma foi, il faut exposer les faits.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, calmez-vous! Monsieur Kroeger, veuillez poursuivre.

**M. Kroeger:** La seconde considération, c'est que l'industrie des bovins voit d'un mauvais oeil l'addition de certaines cultures tout au moins. Encore une fois, l'industrie des bovins a réagi négativement à l'annonce du 31 mai. Il y avait donc un équilibre à réaliser et l'amendement dont M. Flis vient de donner préavis reflète les jugements du gouvernement quant à cet équilibre. Mais, comme je l'ai dit plus tôt, si le Comité a

**[Texte]**

committee has alternative views about this, the minister would like to have them.

**The Chairman:** Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Just so we understand the amendment that Mr. Flis gave notice of, Mr. Chairman, will that amendment not be including the crops the previous minister announced would be included in the Crow, or will it be including the crops the previous minister announced?

**Mr. Flis:** If I can quote from the press release, Mr. Chairman, that might clarify it:

The second amendment adds certain crops and products to the list of commodities which may be shipped under the statutory rate. The following includes the principal crops and products which compete directly with the crops and products that are already eligible for the statutory rate: dehydrated alfalfa meal or pellets, mustard seed, sunflower seed, sunflower seed oil, triticale. In addition, a mechanism is provided for adding further crops and products to the eligible list by order in council after the bill becomes law.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, further to Mr. McKnight's question, if I understood it correctly, the amendment Mr. Flis gave notice of relates only to the point of the bill that is under discussion by the committee at the moment, but the May 31 announcement also indicated the government's intention to amend Schedule I to incorporate therefor in that schedule and the statute the crops that Mr. Flis just referred to. That will have to be a separate amendment, of course.

**The Chairman:** They become statutory.

Mr. McKnight, your final question.

**Mr. McKnight:** If I could, and just dwelling on the rationale of some of the concerns expressed by the cattlemen, I understand the rationale is that with a low-valued product like alfalfa, when a subsidy of the magnitude of the statutory rate is applied to a low-valued product, it means that can be exported to the profit of the alfalfa grower, which is a point between the growers and the livestock industry. But when it comes to the inclusion of other crops, I think you said it may change the financial implications in a small way. I would suggest that it would change it in a very, very small way because in 99% of the cases the land we are presently using to grow statutory grains on would be land that would be turned over to the production of new crops. You are not changing the amount of land used to produce a grain to travel under the statutory rate. If you are growing bird seed or if you are growing lentils, you are not growing wheat. Therefore, if what the previous minister said was that some of these were included because they made a better case, I would suggest that during our hearings several other groups made a very, very strong case to have their production included in this bill, and the financial implication I see would be negligent.

**[Traduction]**

d'autres idées à ce sujet, le ministre aimerait bien les connaître.

**Le président:** Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Nous voudrions bien comprendre l'amendement dont M. Flis a donné préavis, monsieur le président. Cet amendement englobera-t-il ou non les cultures dont l'ancien ministre a annoncé l'inclusion dans la subvention du Nid-de-Corbeau?

**M. Flis:** Permettez-moi de citer le communiqué, monsieur le président. Cela pourrait préciser les choses:

Le deuxième amendement ajoute certaines cultures et certains produits à la liste des produits qui peuvent être expédiés en vertu du taux statuaire. Voici les principales cultures et les principaux produits qui font directement concurrence aux cultures et produits qui sont déjà admissibles au taux statuaire: farine ou boulettes de luzerne déshydratées, graine de moutarde, graine de tournesol, huile de tournesol, triticales. En outre, il est prévu un mécanisme pour l'addition d'autres cultures et produits à la liste des cultures et produits qui peuvent être admis par voie de décret du conseil après l'adoption du projet de loi.

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, suite à la question de M. McKnight, si je l'ai bien comprise, la modification dont M. Flis a donné préavis vise seulement le point du projet de loi qui retient l'attention du Comité en ce moment, mais l'annonce du 31 mai indiquait également que le gouvernement avait l'intention d'amender l'Annexe I de manière à inclure dans l'annexe et dans la loi les cultures dont M. Flis vient de parler. Il faudra un amendement distinct, naturellement.

**Le président:** Ils deviennent statutaires.

Monsieur McKnight, votre dernière question.

**M. McKnight:** Je voudrais reprendre un peu le raisonnement des éleveurs de bovins. Je crois comprendre que, selon ce raisonnement, lorsqu'on applique une subvention de l'ampleur du taux statuaire à un produit de faible valeur comme la luzerne, cela fait que le producteur de luzerne peut l'exporter à profit, et c'est un point à régler entre les producteurs de luzerne et l'industrie de l'élevage. Mais lorsqu'il s'agit d'inclure d'autres cultures, vous avez dit, je pense, que cela peut changer légèrement les implications financières. Selon moi, le changement serait très très minime parce que, dans 99 p. 100 des cas, la terre que nous utilisons présentement pour produire des grains statutaires serait réaffectée à la production de nouvelles cultures. Vous ne changez rien à la superficie de terre consacrée à la production d'un grain assujéti au taux statuaire. Si vous produisez du millet, ou encore des lentilles, vous ne produisez pas de blé. Ainsi donc, si l'ancien ministre a voulu dire que certains de ces produits doivent figurer parce que cela améliore les choses, je dirai qu'au cours de nos audiences plusieurs autres groupes ont invoqué d'excellents arguments pour faire inclure leur production également dans ce projet de loi, et que l'implication financière serait, à mes yeux, insignifiante.



[Text]

[Translation]

• 1110

**Mr. Kroeger:** The only qualifier I would put on Mr. McKnight's observation is that I suppose you could get some land, which now is lying fallow, every second year which might be seeded to one of these specialty crops, not just to increase production but because, as I understand it, some types of rotation are actually beneficial to the land. So to that extent you could actually get additional production being offered for shipment. But otherwise, I think the point Mr. McKnight makes is largely valid; that indeed you could get some substitution—someone would start growing triticale, let us say, instead of wheat.

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, with the report that was just made public yesterday on the loss of farm lands in Canada, and the work that Dr. Rennie at the University of Saskatchewan has been advocating for 25, 30 years to the saving of our soil for the production of food, I think any small increase or any substitution for fallow with a crop that would enhance the ability of that ground to produce food would be something the government would appreciate, rather than take a look in a strictly financial way.

**Mr. Kroeger:** No dissent from that.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I appreciate the difficulty the officials would have had in trying to arrive at some kind of a balance on a definition of grains and grain products and between the grain producers and processors versus the interests of the livestock industry. I appreciate also that you can feed almost anything to livestock, if they are hungry enough.

But I am wondering why the government would not be prepared in this effort to strike a balance, why you would not be prepared to... I doubt if they feed canary seeds to livestock, or field peas, or forage seeds, or mustard seed; I doubt if they feed sunflower seeds to livestock; I doubt if they would feed pea flour—well, they might feed pea meal—I doubt if they would feed sunflower oil, so why not include those small crops? They make no appreciable impact on the whole payments under statutory provisions, and they do not interfere with the livestock industry. I appreciate that things like faba beans or pea meal could be used maybe for livestock feed, although I doubt if it would be very much, if any. But at least, what is the feeling of the officials in terms of increasing the list that was published on May 31?

You have added seven to what is in the schedule. There are at least ten other products that are in the schedule anyway; for example, oil. You have oil, linseed; oil, rapeseed or canola; oil, sunflower seed; oil cake rather... No; you have oil, sunflower; you have oil, rapeseed; oil, linseed; why not include oil, sunflower? You have the other oils... linseed, rapeseed or canola—why not include sunflower oil as an addition? I beg your pardon, that is sunflower seed oil. Well, why not just... I do not know if that makes any difference or not. But anyway, these other products that do not are not used for livestock

**M. Kroeger:** La seule réserve que j'aurais à propos de l'observation de M. McKnight, c'est que, je suppose, nous pourrions tous les deux prendre une terre en jachère et l'ensemencer en l'une de ces cultures de spécialité, non seulement pour accroître la production, mais parce que, crois-je savoir, certains types de rotation sont bénéfiques pour la terre. Donc, dans ce sens, vous pourriez effectivement accroître la production à expédier. Mais autrement, je pense que le point que fait valoir M. McKnight est très valable; qu'effectivement, il pourrait y avoir substitution—quelqu'un commencerait à produire du triticale, mettons plutôt que du blé.

**M. McKnight:** Monsieur le président, avec le rapport rendu public hier sur la perte des terres agricoles au Canada, et les travaux que M. Rennie de l'université de la Saskatchewan préconise depuis 25 ou 30 ans pour conserver notre sol pour la production alimentaire, je pense que toute augmentation, même faible, ou toute substitution d'une culture à la jachère, qui aurait pour effet d'accroître la capacité du sol de produire des aliments serait une bénédiction pour le gouvernement et non pas une chose qu'il examinerait d'un point de vue strictement financier.

**M. Kroeger:** Je ne suis pas en désaccord là-dessus.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je comprends que les fonctionnaires auraient eu de la difficulté à réaliser un certain équilibre dans la définition des grains et des produits du grain pour satisfaire les producteurs et les conditionneurs de grain, d'une part, et les intérêts de l'industrie de l'élevage, d'autre part. Je sais aussi que les bestiaux se nourrissent de presque n'importe quoi, s'ils ont assez faim.

Mais je me demande pourquoi le gouvernement ne serait pas disposé, dans cet effort pour équilibrer les choses, pourquoi vous ne seriez pas disposé... Je doute qu'ils nourrissent les bestiaux avec des grains d'apiste, ou des pois des champs, ou des semences fourragères, ou de graines de moutarde; je doute qu'ils donnent des graines de tournesol au bétail; je doute qu'ils donnent de la farine de pois, de l'huile de tournesol. Par conséquent, pourquoi ne pas inclure ces petites cultures. Elles n'ont pas d'effet sensible sur l'ensemble des paiements en vertu des dispositions statutaires, et elles ne nuisent pas à l'industrie de l'élevage. Je sais que l'on pourrait utiliser des fèves des marais ou de la farine de pois pour nourrir le bétail, mais je doute que cela puisse se pratiquer à grande échelle. Mais au moins, quel est le sentiment des fonctionnaires pour ce qui est de l'augmentation de la liste publiée le 31 mai?

Vous avez ajouté sept produits par rapport à ceux qui figurent dans l'annexe. Il y a au moins dix autres produits qui sont déjà dans l'annexe, de toute façon; par exemple, l'huile. Vous avez l'huile de lin, l'huile de colza Canola, la graine de tournesol, le tourteau oléagineux plutôt... Vous avez le colza pour l'huile, la graine de lin pour l'huile, pourquoi ne pas inclure la graine de tournesol pour l'huile? Vous avez les autres huiles—lin, colza canola—donc pourquoi ne pas ajouter l'huile de tournesol? Je vous demande pardon, je veux dire l'huile de graine de tournesol. Eh bien, pourquoi pas tout

[Texte]

production. There are another six, seven or eight that could be added to the list and not violate your efforts to not harm the livestock industry.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

• 1115

**Mr. Kroeger:** First of all, as I have indicated earlier, I do not think at this point the minister has excluded the possibility of adding any particular crop to the schedule... that he is awaiting specific proposals from the committee.

Mr. Benjamin referred to one of the criteria that are relevant to judging what crops might be added; that is to say, possible effects on the livestock industry in western Canada. I referred a minute ago to another one, which is the possible adverse effects on the trucking industry in western Canada because a lot of the specialty crops and products tend to move by truck.

A third one that perhaps I should have mentioned is the concerns that exist in other parts of Canada outside the prairies about providing the special subsidized rate for some of these crops and products. I would cite, for example, some concerns that I believe the soybean producers of Ontario have expressed. So that is another kind of balancing act that needs to be gone through.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Surely, Mr. Kroeger, the point is that because of our geography and the location of our production and processing the effort has always been under—not only the statutory grain rates, but also under other transportation programs, At and East rates, the Maritime Freight Rate Act and the Feed Freight Assistance Act. These are an effort to allow, for example, the western region to lay their product down into a market in central Canada in a manner in which transportation costs are a relatively neutral factor so that the crushers of western Canada would have to compete with crushers in Ontario on the basis of the quality of their product and the price of their product and all the other factors except transportation.

I can appreciate that if there was such a heavily subsidized transportation rate from western Canada processed products that it meant there were practically no transportation costs then processors in central Canada would have a legitimate complaint. But surely the attempt here is, and always has been, to make transportation costs take into account our geography and provide a relative equality of opportunity for all processors and producers to compete with one another where the markets are.

I cannot see how the inclusion of these products under the statutory provisions is going to do any kind of violence or harm

[Traduction]

simplement... J'ignore si cela fait une différence ou pas. Mais de toute façon, pourquoi ne pas ajouter ces autres produits qui ne servent pas à la production du bétail. Il y en a encore six, sept ou huit qui pourraient s'ajouter à la liste sans nuire à vos efforts pour protéger l'industrie de l'élevage.

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Tout d'abord, comme je l'ai déjà indiqué, je ne pense pas que le ministre ait, à ce stade-ci, exclus la possibilité d'ajouter une culture particulière à l'annexe, mais qu'il attend du Comité des propositions précises.

M. Benjamin a parlé de l'un des critères pertinents pour juger des cultures à ajouter; c'est-à-dire, des effets possibles sur l'industrie de l'élevage dans l'Ouest canadien. J'en ai mentionné un autre il y a un instant, à savoir les effets contraires que cela pourrait avoir sur l'industrie du camionnage dans l'Ouest canadien, car une foule des cultures et des produits de spécialité ont tendance à être transportés par camion.

Un troisième que j'aurais peut-être dû mentionner est le souci que l'on se fait dans d'autres coins du Canada, ailleurs que dans les Prairies, au sujet du taux subventionné spécial pour certaines de ces cultures et certains de ces produits. Je citais, par exemple, certaines préoccupations exprimées, sauf erreur, par les producteurs de soya de l'Ontario. Il y a donc un autre exercice d'équilibre à faire.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Certes, monsieur Kroeger, en raison de notre géographie et de l'emplacement de notre production et de notre conditionnement, notre rapport a toujours... non seulement les taux applicables aux grains statutaires, mais aussi dans les autres programmes de transport, dans l'Atlantique et dans l'Est, la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi sur l'aide au transport des provendes. Il s'agit d'un effort pour permettre, par exemple, à l'Ouest d'envoyer ses produits sur le marché du Canada central de manière que les frais de transport soient un facteur relativement neutre, de sorte que les broyeurs de l'Ouest canadien aient à livrer concurrence aux broyeurs ontariens en fonction de la qualité de leur produit, et du prix de leur produit et tous les autres facteurs, sauf le transport.

Je sais que si la subvention du taux de transport des produits conditionnés de l'Ouest canadien était élevée au point d'éliminer, à toutes fins utiles, les frais de transport, les conditionneurs du Canada central auraient un grief légitime. Mais il est évident que ce qu'on cherche à faire ici, et ce qu'on a toujours voulu faire, c'est de faire en sorte que les coûts de transport tiennent compte de notre géographie et assure des chances relativement égales aux conditionneurs et aux producteurs dans la concurrence qu'ils se livrent les uns les autres sur les marchés.

Je ne vois pas comment l'inclusion de ces produits dans les dispositions statutaires pourra nuire aux producteurs du même



[Text]

to those producers of the same product in Ontario or Quebec or Atlantic Canada.

Is not one of the objectives of the bill that transportation costs are relatively neutral, that there is sort of an equalization as far as transportation is concerned?

**Mr. Kroeger:** I do not know that there is any one rule that one can identify. It is certainly true that there are a variety of arrangements, statutory and other, which had been intended to mitigate the effects of transportation costs. On the other hand, in very broad terms of national economic development policy a certain amount of regard is also given to each region being able to take advantage of its locational advantage. So it is not necessary that in every case one wants to neutralize transportation costs because that could work unfairly in respect of a part of the country that had a particular locational advantage. That is not an irrelevant factor, I think, in some cases.

All that being said, I am not trying to be definitive about this. I would reiterate that, these various considerations we have been discussing being taken into account, proposals from the committee about what crops should and should not be included in the statute would be welcome.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, that leaves us some hopeful signs.

I have one other matter I would like to raise with Mr. Kroeger. Under the legislation you are going to include in the schedule as grain or grain products rapeseed and canola and products thereof, oil and meal.

• 1120

On the other hand the government, by order in council, is going to prevent the canola crushers of western Canada from keeping the minimum compensatory rates from Thunder Bay east; and it allows the railroads to charge commercial rates, which effectively undoes what you are doing in this bill, supposedly for the benefit of the rapeseed and canola crushers of western Canada. The canola crushers tell us that the implementation of commercial rates in the eastern region and parity for canola products in the western region will result in a trade-off for the crushers that will leave the western processing industry in a net worse-off position than before Bill C-155. They also tell us that at no time during the 1982 Gilson consultations or the Transport Canada task force discussions was this trade-off raised by the government. They were unaware of this.

**The Chairman:** I am having a little trouble, Mr. Benjamin, with the line of questioning you are pursuing, because I do not really see that it has all that much pertinence to this particular definition. I think you have a legitimate concern, but I am wondering if we should not be discussing that when we come to Schedule I.

**Mr. Benjamin:** Well, would the government, Mr. Kroeger, in light of that situation—and I am sure the government would not want to see, if and when this bill becomes law, some portion of it undone by some other action—would the government be prepared to put some kind of safeguard in this

[Translation]

produit en Ontario ou au Québec ou dans le Canada atlantique.

L'un des objectifs du projet de loi n'est-il pas de rendre les frais de transport relativement neutres, de manière qu'il y ait en quelque sorte péréquation en ce qui concerne le transport?

**M. Kroeger:** Je ne sais pas s'il y a une règle que je puisse citer. Certes, il est vrai qu'il y a divers mécanismes, statutaires et autres, prévus pour mitiger les effets des frais de transport. Par ailleurs, sur le plan très général de la politique nationale de développement économique, on veut dans une certaine mesure permettre à chaque région de tirer parti de l'avantage de sa situation géographique. Il n'est donc pas nécessaire de neutraliser dans tous les cas les frais de transport, car cela pourrait être injuste pour une région du pays qui jouit déjà d'un avantage géographique particulier. Ce n'est pas un facteur non pertinent, selon moi, dans certains cas.

Ceci dit, je ne cherche pas à être définitif sur ce point. Je répèterais que, compte tenu des diverses considérations dont nous avons parlé, nous serions heureux des propositions que le Comité pourrait faire sur les cultures qu'il y a lieu et qu'il n'y a pas lieu de faire entrer dans la loi.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il est donc encore permis d'espérer.

J'ai une autre question que j'aimerais soulever auprès de M. Kroeger. En vertu de la loi, vous allez inclure dans l'annexe, en tant que grain ou produits du grain, le colza Canola et ses produits l'huile et la farine.

D'autre part, le gouvernement, en vertu d'un ordre en conseil, va empêcher les concasseurs de Canola de l'Ouest du Canada de profiter des taux compensatoires minimum à l'est de Thunder Bay, tout en permettant aux compagnies ferroviaires de demander des taux commerciaux. Cela va à l'encontre de l'objectif du projet de loi, conçu, semble-t-il, pour aider les concasseurs de canola et de colza de l'Ouest. Les concasseurs de canola nous disent que l'application du taux commercial dans l'Est, de pair avec le fait que les producteurs vendent leurs produits le même prix dans l'Ouest, laissera l'industrie du concassage dans une position encore moins enviable qu'elle ne l'était avant l'adoption du projet de loi C-155. Ils nous ont dit aussi que cette question n'a jamais été soulevée par le gouvernement, ni au cours des consultations Gilson en 1982, ni au cours des discussions du groupe de travail de Transports Canada. On n'était pas au courant de cette question.

**Le président:** Monsieur Benjamin, j'ai un peu de difficulté à suivre votre raisonnement, parce que je ne vois pas au juste ce que cela a à voir avec cette définition en particulier. Je crois au bien-fondé de vos préoccupations, mais je me demande s'il ne vaudrait pas mieux discuter de ça quand nous serons rendus à l'annexe I.

**M. Benjamin:** Dans ce cas, monsieur Kroeger—je suis certain que le gouvernement ne voudrait pas voir annuler une partie de cette loi—dans ce cas, dije, le gouvernement serait-il prêt à introduire dans la loi une clause de protection afin que des choses comme les taux commerciaux—qui peuvent vous

[Texte]

legislation so that such things as commercial rates—and when you see what railroads do with commercial rates, boy, they can run you out of business in no time flat, particularly if it is not a large-volume commodity and they are not particularly interested in hauling it; and these people are captive shippers. Surely the government would be prepared to provide some kind of protection for those western Canadian crushers.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, if it is in order to reply . . .

**The Chairman:** I will allow it.

**Mr. Kroeger:** —I will just say briefly that the assessment arrived at by the government is that the combination of passing Bill C-155 and moving to commercial rates east of Thunder Bay would not leave the western crushers in a worse position than they are in now.

Perhaps Mr. Mulder could elaborate on the study we have done on that.

**The Chairman:** Mr. Mulder.

**Mr. Nick Mulder (Administrator, Canadian Surface Transportation Administration, Transport Canada):** Mr. Chairman, very quickly, a special study has been commissioned which is virtually completed. We are meeting with the western crushers today, and also I have indicated to them already that the minister is prepared to hear their case to see whether or not the government is prepared to give some special consideration to their points.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the whole thrust of this bill, or a major part of the thrust of this bill, or intent of this bill, can be destroyed for western processors; and all sides of this committee have agreed that we must encourage this kind of development in Canada, in this instance western Canada. Other actions can defeat, or will defeat, I submit, the intent of this legislation.

**The Chairman:** Well, not in this definition, I think, Mr. Benjamin.

You are next, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just on that very point, can we assume, then—and I guess this is to the parliamentary secretary—having regard to the fact that the minister and his officials will be meeting with the canola crushers to deal with this very important issue, can we expect that the minister may have something to say about the matter when he appears before the committee next week? Mr. Benjamin is accurate in stating that while the products of canola will be included under the statutory rate, the removal of the MCR east of Thunder Bay really has the effect of putting them in a position which is worse than it was before. That came as a surprise. It was after the Gilson process was completed. While the MCR issue is not a part of this bill per se, I can tell you, sir, that this is going to have to be resolved satisfactorily before we will be in a position to allow it to proceed because it is the only forum we have in dealing with this issue and I submit that it has to be dealt with before the committee concludes its study.

[Traduction]

ruiner dans le temps de le dire, surtout si vous n'avez pas un volume élevé et qu'ils ne tiennent pas particulièrement à transporter vos biens, ces gens sont prisonniers des transporteurs. Le gouvernement serait sûrement prêt à protéger d'une façon ou d'une autre ces industries de concassage de l'Ouest.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, permettez-vous que je réponde . . .

**Le président:** Je le permets.

**M. Kroeger:** Je veux dire rapidement que le gouvernement en est venu à la conclusion que l'adoption de la loi C-155 et l'application des tarifs commerciaux à l'est de Thunder Bay ne laisseront aucunement les industries de concassage de l'Ouest dans une moins bonne position qu'à l'heure actuelle.

Mr. Mulder pourrait-il nous entretenir plus longuement sur l'étude qui a été faite à ce sujet?

**Le président:** Monsieur Mulder.

**M. Nick Mulder (administrateur, Administration canadienne des transports de surface, Transports Canada):** Monsieur le président, très rapidement . . . une étude spéciale a été commandée, elle est pratiquement terminée. Nous nous réunissons aujourd'hui avec les industries de concassage de l'Ouest, et je leur ai déjà dit que le ministre est disposé à écouter leur point de vue avant de décider si le gouvernement leur accordera une attention spéciale.

**Le président:** Merci.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, l'effet de cette loi, ou une partie de l'effet de cette loi, pourrait être annulé chez les industries de concassage de l'Ouest; pourtant, toutes les parties conviennent que nous devons encourager ce genre de développement au Canada et, dans ce cas, dans l'Ouest du Canada. Je soutiens que d'autres mesures viendront annuler l'effet de cette législation.

**Le président:** Je ne crois pas que l'annulation éventuelle dont vous parlez soit attribuable à la définition que nous étudions, monsieur Benjamin.

Au prochain, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, toujours au même sujet—peut-on présumer, dans ce cas (je m'adresse au secrétaire parlementaire, je crois) puisque le ministre et ses représentants rencontreront les concasseurs de canola pour régler cette question très importante, peut-on s'attendre que le ministre aura quelque chose à dire à ce sujet quand il paraîtra devant le comité la semaine prochaine? M. Benjamin a raison de dire que bien que les produits du canola seront visés par le tarif statutaire, l'abolition du TTM à l'est de Thunder Bay leur fera sûrement du tort. Ça nous a surpris. Nous l'avons su une fois les consultations Gilford terminées seulement. Bien que la question du TTM ne fasse pas comme telle partie de ce projet de loi, je vous assure, monsieur qu'elle devra être résolue de façon satisfaisante avant que nous laissions continuer le travail sur ce projet, car c'est ici notre seul espoir pour régler cette question et je suis d'avis qu'elle devra être résolue avant que le comité ne termine l'étude du projet de loi.



[Text]

[Translation]

• 1125

**The Chairman:** Do you wish to respond, Mr. Flis?

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, yes, we will alert the minister to look into this whole problem. It is not an easy problem; as we know, one province in particular takes an opposite view. But we will alert the minister so that when the members do pose these questions the minister should be prepared to answer.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**Mr. Chairman,** my only other question is that with the inclusion of the crops that have been cited—and this may have been answered—does it change the \$651.6 million Crow benefit, and by how much? In other words, by including the additional crops it does not dilute the Crow benefit inasmuch as it was applied previously to a reduced number of crops. Is that correct?

**Mr. Kroeger:** The intent is to first of all adjust the volume cap to take account of the additional tonnage that would be moved, so that would go from 31.1 to about 31.4;

**Mr. Mazankowski:** Okay.

**Mr. Kroeger:** And there is then a commensurate adjustment in the size of the Crow benefit which I believe is just under \$5 million. So \$651.6 million becomes \$656.4 million.

**Mr. Mazankowski:** So we now have a clear precedent established for increasing the size of the Crow benefit. That is a very interesting achievement.

**The Chairman:** I assume that is why the parliamentary secretary just gave notice rather than moving the motion, so that I would not have to rule it out of order.

**Mr. Mazankowski:** I would have thought that when he presented it he would have given us those figures, but we now have it clearly on the record.

**The Chairman:** He is a modest fellow.

**Mr. Mazankowski:** I know.

**The Chairman:** Now, have we finished with the definition of grain? Oh, 79 Mr. Neil and then Mr. Hovdebo.

**Mr. Neil:** I will be very short. Mr. Mazankowski questioned the effect on the \$651 million, and that was the question I was going to ask, but I would go one step further and ask if you can let us have your working papers indicating the amount in dollars it affects the total by adding these various commodities. You said it is \$651 million now, but by adding these crops you go to \$656 million, I believe. You have some working papers, I would assume, indicating what effect the addition of these other crops have.

**Mr. Kroeger:** If I understand the question correctly, what is desired is to show the tonnages for each of the crops proposed to be listed and the extra expenditures that would result.

**Mr. Neil:** That is right.

**Le président:** Voulez-vous répondre, monsieur Plis?

**M. Flis:** Oui, monsieur le président, nous demanderons au ministre de se pencher sur cette question. C'est un problème épineux; nous savons qu'une des provinces en particulier a une vision des choses tout à fait opposée à la nôtre. Mais nous allons avertir le Ministre afin qu'il soit en mesure de répondre à ces questions en temps et lieu.

**M. Mazankowski:** Merci.

Monsieur le président, Voice ma deuxième et dernière question: si on inclut les céréales que nous venons de mentionner (on a peut-être déjà répondu à cette question), est-ce que cela change les bénéfices de 651.6 millions de dollars du Pas de Corbeau et si oui, de combien? En d'autres termes, en incluant les récoltes additionnelles, cela ne dilue pas les bénéfices, car ceux-ci s'appliquaient auparavant à un nombre moins grand de céréales. C'est bien ça?

**M. Kroeger:** L'objectif consiste en premier lieu à rajuster le volume pour tenir compte du tonnage additionnel à transporter, ce qui ferait passer le chiffre de 31.1 à environ 31.4.

**M. Mazankowski:** D'accord.

**M. Kroeger:** Il y a ensuite un rajustement équivalent du montant des bénéfices du Pas de Corbeau qui, je crois, est d'un peu moins de cinq millions de dollars. Ainsi, 651.6 millions de dollars devient 656.4 millions.

**M. Mazankowski:** Donc nous avons établi clairement un précédent pour l'augmentation des bénéfices du Pas de Corbeau. Très intéressant, comme accomplissement.

**Le président:** Je présume que le secrétaire parlementaire a seulement donné un avis plutôt que de proposer une motion pour ne pas aller à l'encontre du règlement.

**M. Mazankowski:** Il me semble qu'il aurait pu nous donner ces chiffres quand il a présenté son amendement, mais de toute façon, toutes les informations ont été consignées maintenant.

**Le président:** C'est un homme modeste, vous savez.

**M. Mazankowski:** Oui, je le sais.

**Le président:** Bon, a-t-on terminé la définition du mot grain? Ah oui, 79. Monsieur Neil et ensuite, monsieur Hovdebo.

**M. Neil:** Je serai bref. M. Mazankowski a demandé quelles seront les répercussions sur les 651 millions de dollars, et c'est justement cette question que j'allais poser. J'aimerais cependant aller plus loin, et vous demander les documents de travail précisant de quel montant, en dollars, cela affecte le total, en additionnant tous les produits. Vous venez de dire 651 millions de dollars, mais en ajoutant ces récoltes on passe à 656 millions de dollars, je crois. Vous devez, il me semble, avoir les documents de travail indiquant les répercussions des récoltes additionnelles.

**M. Kroeger:** Si j'ai bien compris, vous voulez connaître le tonnage de chacune des récoltes proposées, ainsi que les dépenses supplémentaires qu'elles entraîneraient.

**M. Neil:** C'est bien ça.

[Texte]

**Mr. Kroeger:** Yes, we would be glad to provide that to the committee, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Kroeger. Is that it, Mr. Neil?

**Mr. Neil:** Yes, sir.

**The Chairman:** Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** I have two questions. The first one is a straight matter of information. A number of these commodities operate under negotiated rates. Do you have any information or any studies to the effect that being added to this list might be detrimental to certain commodities? For instance, alfalfa pellets move on a negotiated rate. If this goes to three, four or five times over, under the act they may pay more than they do under the present negotiated rate.

**Mr. Kroeger:** We have not looked in to that in detail, but the general sense we have is that the railways are going to lose a little money because crops which are currently moving at negotiated rates will be brought down to the compensatory rate provided for in the bill, and I think that in general that rate is below the rate which the railways are being compensated for those movements at present.

• 1130

**Mr. Hovdebo:** I think if you look at alfalfa you will find that it is not, they could possibly be paying more than they are presently paying. Of course, that assumes that a lot of things are the same.

**Mr. Kroeger:** The alfalfa industry, for example, did ask the minister to come under this rate because they saw that it would be advantageous to them, presumably in the long-term as well as the short-term.

**Mr. Hovdebo:** You said you had done a study on the effect on the crushing industry. Would it be possible for us to have the working papers on the effect on the crushing industry?

**Mr. Kroeger:** Yes, we will be glad to provide that to the committee. The study is not quite finished yet, but it should be available shortly.

**Mr. Hovdebo:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hovdebo.

Are we now satisfied with the definition for grain?

**Mr. Benjamin:** No.

**The Chairman:** We will go to the . . .

**Mr. Benjamin:** I have an amendment at line 9.

**The Chairman:** Just before you do, can I suggest that we take a five-minute recess?

**Mr. Benjamin:** Sure.

**The Chairman:** The committee is recessed until about 11.40 a.m.

[Traduction]

**M. Kroeger:** Il nous ferait plaisir de soumettre ces documents à l'étude du Comité, monsieur le président.

**Le président:** Merci monsieur Kroeger. Est-ce que ça va être tout, monsieur Neil?

**M. Neil:** Oui, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** J'ai deux questions à poser. La première est une simple demande de renseignements. Un certain nombre de ces produits sont transportés selon des tarifs négociés. Avez-vous des informations ou des études indiquant qu'il y aurait un détriment de certains produits de se trouver sur la liste? Dans le cas des boulettes de luzerne, par exemple, les tarifs sont négociés, et si le tarif monte à trois, quatre ou cinq fois le tarif du Pas de Corbeau, le transport serait plus dispendieux qu'il ne l'est à l'heure actuelle avec le tarif négocié.

**M. Kroeger:** Nous n'avons pas étudié ces aspects en détail, mais nous savons grosso modo que les compagnies ferroviaires subiront de légères pertes financières parce que les tarifs négociés pour le transport des céréales seront ramenés au tarif compensatoire prévu dans la loi. Je pense qu'en général, le tarif compensatoire pour ces denrées est moins élevé que le tarif en vigueur.

**M. Hovdebo:** Pour ce qui est de la luzerne, vous vous apercevrez que ce n'est pas le cas; il est fort possible qu'ils paient plus qu'actuellement, en supposant, bien sûr, que bien des choses restent sans changement.

**M. Kroeger:** Dans le cas de la luzerne, par exemple, les responsables de ce secteur ont demandé au ministre de bénéficier de ce tarif parce qu'ils ont constaté que ce serait à leur avantage, probablement à long terme comme à court terme.

**M. Hovdebo:** Vous nous avez dit que vous aviez étudié les effets que cela aurait sur l'industrie du concassage. Nous serait-il possible de disposer des documents concernant cette étude?

**M. Kroeger:** Certainement, nous serons heureux de les fournir au Comité. L'étude n'est pas tout à fait terminée, mais elle le sera sous peu.

**M. Hovdebo:** Merci.

**Le président:** Merci, monsieur Hovdebo.

Êtes-vous satisfait de la définition du grain?

**M. Benjamin:** Non.

**Le président:** Nous passerons . . .

**M. Benjamin:** J'ai un amendement à la ligne 9.

**Le président:** Auparavant, pourrais-je suggérer que nous prenions une pause de cinq minutes?

**M. Benjamin:** Certainement.

**Le président:** La séance est levée jusqu'à 11h40.



[Text]

[Translation]

• 1132

• 1143

**The Chairman:** Order, please. Mr. Benjamin has another motion to propose before we get to the definition of "minister". Mr. Benjamin, please.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, thank you. Again, I would like to move that Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2.(1) by adding the following immediately after line 9 at page 28 thereof:

"Interim adjustment" in respect of any crop year means the amount by which, in the opinion of the Commission and based on the revised grain tonnage forecast provided by the Administrator, the payments to the railway companies in respect of that crop year pursuant to sections 55 and 56 will differ from the amount calculated under the definition "government commitment"; "maximum shipper share of the rate of cost change" means zero.

Now, Mr. Chairman, this amendment moves the definitions for "interim adjustment", and "maximum shipper share of the rate of cost change" from Clause 54.(1) to Clause 2.(1) and limits the shipper share of cost change to zero.

• 1145

In anticipation that you might be inclined to rule this out of order on the grounds that it is a substantive amendment to the interpretation clause, I would like to put it to you, sir, that this amendment falls within the scope and intent of the bill as it is described in the long title. So it is not, in my view, in that event a substantive amendment. Of course, it protects our grain producers against higher freight costs which they cannot pay.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin. Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I thought perhaps I would wait until you advanced a ruling on it, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Well, if I advance the ruling, then you will not be able to speak to it.

**Mr. Mazankowski:** That is fine.

**The Chairman:** It attempts to amend two clauses at the same time, which makes it pretty difficult to accept. But even more than that, by limiting the maximum shipper share to zero, it seems to me it changes the intent of the bill; and because it changes the intent of the bill, because the intent of the bill clearly is that the shipper assume some part of the cost of the transportation of grain, I would rule it out of order.

**Mr. Benjamin:** They already do. They already do pay a share of the cost of shipping grain.

**The Chairman:** I know they do; but you are changing that to zero.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît. M. Benjamin a une autre motion à proposer avant que nous abordions la définition du «ministre». Monsieur Benjamin, s'il vous plaît.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. De nouveau, je propose que le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit amendé à l'article 2.(1) par l'addition, immédiatement après la ligne 9, de ce qui suit:

«Rajustement provisoire» Différence, de l'avis de la Commission fondée sur les prévisions quantitatives, en tonnes, révisées de l'administrateur, entre les versements aux compagnies de chemin de fer visés aux articles 55 et 56 pour une campagne agricole et le montant visé à la définition «engagement financier de l'État»; «part maximale des expéditeurs dans le taux de variation des coûts»: 0 p. 100.

Donc, monsieur le président, par cet amendement, nous demandons que les définitions de «rajustement provisoire» et de «part maximale des expéditeurs dans le taux de variation des coûts» passent de l'article 54.(1) à l'article 2.(1), et que cette part maximale soit nulle.

Vous allez peut-être vouloir rejeter ma motion en invoquant le fait qu'elle constitue un changement corrélatif de la disposition interprétation. J'aimerais vous signaler, toutefois, que cette modification s'inscrit dans la portée et l'esprit de la loi, tels qu'ils sont décrits dans le titre long. Ce n'est donc pas, à mon avis, un changement corrélatif. Ma motion vise à protéger nos producteurs de céréales contre des hausses du coût du transport qu'ils ne pourront absorber.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin. Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Je pensais attendre que vous ayiez pris une décision sur le sujet, monsieur le président.

**Le président:** Oui, mais si je rends ma décision, alors vous ne pourrez en discuter.

**M. Mazankowski:** D'accord.

**Le président:** Cette motion vise à modifier deux dispositions en même temps, ce qui la rend un peu difficile à accepter. Mais de plus, en fixant à zéro la part maximale des transporteurs, il me semble qu'elle change la portée de la loi. Il est clair que ce projet de loi vise à faire assumer aux transporteurs une partie du coût du transport des céréales, et j'estime donc que cette motion est irrecevable.

**M. Benjamin:** Ils le font déjà. Ils payent déjà une partie du coût du transport des céréales.

**Le président:** Je le sais bien, mais vous êtes en train de ramener leur contribution à zéro.

[Texte]

**Mr. Benjamin:** No, no—the increased cost. It is the increased cost we are changing.

**The Chairman:** It is still changing the intent, because the intent of the bill is that they pay a larger share of the cost.

**Mr. Benjamin:** Over my dead body!

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Does that then mean Mr. Chairman, that any future amendment that may be moved modifying the shipper's share will in all likelihood be ruled out of order; and if so, what limitations does it place upon the committee, under your flexible ruling, as to the ability to debate it?

**The Chairman:** It is a hypothetical question, Mr. Mazankowski . . .

**Mr. Mazankowski:** We are dealing in a hypothetical environment, because you are allowing debate on things that are not really properly before the committee, and you have made that ruling—it is not really a ruling, but you have given that sufficient latitude to allow that to happen. It is important for us in the spirit of dealing with this bill on the basis of the latitude and the challenges that have been thrown to us by the minister, the parliamentary secretary, and members of the other side—I want to make sure that we reserve the right to debate the whole freight rate regime and the freight rate schedule and the level of producer payment. I can say to you, sir, right now, if we forgo that opportunity further on down the road, then we will certainly make a case for the acceptability of this amendment. But I just want to make sure that we reserve the right to debate this issue fully at some later date, on the basis of the latitude that you have indicated you would allow in the discussion of this bill.

**The Chairman:** Well, that is a different matter from what you asked before, because the previous question was whether I would allow an amendment or not; and whether I would allow an amendment and whether we could have a debate on it are two different questions, I suggest. Certainly I would be inclined to allow debate on it. I could not make any ruling on any amendment I have not seen.

**Mr. Mazankowski:** I can appreciate that.

**The Chairman:** Mr. Reid.

• 1150

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I just want to support Mr. Mazankowski because, while it is true that when you want to change amounts of money spent this can to some extent change the intention of the bill as it has come down from the House, the well-known rule has been that committees are perfectly free to reduce spending but not free to increase spending, and it seems to me that if in fact an amendment comes forward that wants to decrease spending that is perfectly acceptable.

**The Chairman:** Nobody said it was not.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** If in fact an amendment should come forward that would actually change the nature of

[Traduction]

**M. Benjamin:** Non, non . . . les augmentations de coûts. Ce sont les augmentations de coûts que nous voulons changer.

**Le président:** Cela change quand même l'esprit, qui veut qu'ils assument une plus grande partie du coût.

**M. Benjamin:** À mon corps défendant!

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Cela signifie-t-il, monsieur le président, que tout amendement proposé qui viserait à faire modifier la part du transporteur serait en toute probabilité jugée irrecevable? Si oui, quelles limites nous fixez-vous, avec votre grande souplesse d'esprit, et nous sera-t-il permis de discuter de ces questions?

**Le président:** C'est une question hypothétique que vous me posez, monsieur Mazankowski . . .

**M. Mazankowski:** Nous avons l'habitude des hypothèses. Vous permettez que l'on discute de questions qui ne sont pas vraiment de notre ressort, et vous avez rendu cette décision—ce n'est pas vraiment une décision, mais vous nous avez laissé assez de liberté pour que cela se produise. C'est un point important pour nous, car nous sommes conscients des défis qui nous ont été lancés par le ministre, le secrétaire parlementaire et les membres de l'autre partie. Je veux que nous nous réservions le droit de discuter du système de tarifs de transport des produits, ainsi que du barème de prix et de la contribution des producteurs. Je puis vous dire, monsieur le président, que si nous ne pouvons discuter à un moment donné de ces aspects, nous allons mettre en doute le bien-fondé de cet amendement. Je veux seulement m'assurer que l'on pourra discuter en profondeur de ces questions, étant donné la liberté que vous nous avez donnée dans nos discussions.

**Le président:** Ce sont deux questions bien différentes que vous me posez là. Vous voulez savoir d'une part si j'accepterais l'amendement et d'autre part, si nous pourrions en discuter. C'est évident que vous pourrez en discuter. Mais je ne puis prendre une décision au sujet d'un amendement que je n'ai pas vu.

**M. Mazankowski:** Je comprends votre point de vue.

**Le président:** Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je voulais seulement appuyer le raisonnement de M. Mazankowski, parce que bien qu'il soit vrai que l'on puisse changer l'esprit de la loi en voulant changer les montants des dépenses, la règle veut que les comités puissent sans problèmes réduire les dépenses, mais qu'ils ne puissent pas les augmenter. Il me semble que si on présentait un amendement visant à réduire les dépenses, ce serait parfaitement acceptable.

**Le président:** On n'a jamais dit que ce ne le serait pas.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Si on présentait un amendement qui changerait l'esprit de la loi de cette façon, il



[Text]

the bill in some way as a result of that, it too should be acceptable because we are allowed to negative the bill and negative clauses within the bill without any restrictions in terms of how it is clothed.

So I would think you should take those two points in making your judgment, Mr. Chairman, because I think there is more latitude in some respects than some of us have thought before.

**The Chairman:** I am not really certain of the point of your intervention . . .

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** It is supporting Mr. Mazankowski's position.

**The Chairman:** —because . . . I have not made any ruling on any amendment that Mr. Mazankowski may bring forward.

**Mr. Mazankowski:** Let us deal with this one then. I know you have made a ruling on it; but supposing there was a method whereby the level paid to the railways could be reduced, thereby reducing the burden on the producers without adding anything to the financial burden and thereby not affecting the Royal Recommendation, are you suggesting we cannot do that?

**The Chairman:** No, I am not suggesting that at all, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Okay, fine.

**The Chairman:** I am suggesting I cannot make any such ruling until I have seen the suggestion or the amendment.

**Mr. Mazankowski:** You have an amendment here which could for all intents and purposes result in that. There could be a provision whereby Mr. Benjamin could prove that the railways' share could be reduced by the amount equivalent to equal the cost to the producers being zero.

**The Chairman:** If I had that kind of proof, I might have made a different ruling; but I do not have it.

**Mr. Mazankowski:** Okay. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** That is why I ruled the amendment out of order. There is also another reason, and that is because we are amending two clauses at the same time.

**Mr. Benjamin:** And yesterday, Mr. Chairman, you ruled my motion No. 5, in which I attempted to have estimated eligible railway costs equal the short run variable costs, which would have reduced the amounts the railroads would be entitled to, in order. I do not think I won that one, but . . .

**The Chairman:** I ruled it in order, but I would have to check the record at the moment to see precisely what the ruling was. I do not have the record in front of me, and in any case I do not think it is productive to comment on yesterday's rulings unless it bears a direct relationship on the ruling I have just made, which I do not believe it does.

**Mr. Benjamin:** I was just trying to answer Mr. Mazankowski's question to Mr. Reid.

[Translation]

devrait être adopté parce que nous avons le droit de rejeter les dispositions du projet de loi ou le projet de loi au complet, sans restrictions du point de vue étoffement.

Je crois donc que vous devriez tenir compte de ces deux points dans votre jugement, monsieur le président, parce que nous avons peut-être plus de liberté que certains d'entre nous ne l'auraient cru.

**Le président:** Je ne suis pas certain de la raison de votre intervention . . .

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je voulais appuyer M. Mazankowski.

**Le président:** . . . parce que . . . Je n'ai pas pris de décision sur les amendements que M. Mazankowski pourrait éventuellement présenter.

**M. Mazankowski:** Occupons-nous donc de celui-ci. Je sais que vous avez pris une décision à ce sujet, mais admettons qu'il existe une façon de réduire le montant versé aux compagnies ferroviaires. Cela soulagerait les producteurs sans leur imposer de fardeau additionnel, ce qui n'irait pas à l'encontre de la recommandation de la Couronne. Est-ce que vous dites qu'on ne pourrait pas faire cela?

**Le président:** Non, monsieur Mazankowski, ce n'est pas du tout ce que je dis.

**M. Mazankowski:** Bon, d'accord.

**Le président:** Je dis plutôt que je ne puis prendre de décision sans avoir vu d'amendement ou entendu de proposition.

**M. Mazankowski:** Vous avez ici un amendement qui, à toutes fins pratiques, pourrait avoir cet effet-là. On pourrait prévoir une disposition selon laquelle M. Benjamin pourrait prouver que la part des compagnies ferroviaires pourrait être réduite de façon à être égale à celle des producteurs, soit zéro.

**Le président:** Si j'avais devant moi une telle preuve, j'aurais pris une décision différente, mais je n'ai pas vu cette preuve.

**M. Mazankowski:** Bon. Merci, monsieur le président.

**Le président:** C'est pourquoi j'ai déclaré cette motion irrecevable. Il y avait une autre raison aussi, c'est qu'on voulait modifier deux dispositions en même temps.

**M. Benjamin:** Et hier, monsieur le président, vous avez accepté ma motion numéro 5, dans laquelle j'ai essayé d'égaliser les coûts ferroviaires admissibles prévus et les coûts variables à court terme, ce qui aurait eu comme résultat de réduire la quote-part des compagnies ferroviaires. Je ne crois pas avoir gagné cette fois-là, mais . . .

**Le président:** J'ai jugé que la motion était recevable, mais il faudrait que je vois le procès-verbal pour savoir quelle décision j'ai rendue exactement. Je n'ai pas le procès-verbal devant moi, et de toute façon, je ne vois pas l'utilité de discuter des délibérations d'hier, à moins qu'elles aient rapport avec le jugement que je viens de rendre, ce qui n'est pas le cas, je crois.

**M. Benjamin:** J'essayais seulement de répondre à la question de M. Mazankowski à M. Reid.

[Texte]

**The Chairman:** Let us deal with that issue when it arises and then see how flexible I am.

All right, are we ready to deal with the definition of "Minister"? "Minister" means the Minister of Transport. That seems to be straightforward enough.

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Agreed. Thank you.

The next definition is "movement".

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I have an amendment to move, Mr. Chairman, but before we get into the amendment I would like to just discuss with the officials the whole of this legislation inasmuch as in its present form it discriminates against the farmers in the Peace River District. That is a very interesting area in terms of grain growing ability. It is now included in the Canadian Wheat Board designated area. It is serviced by the provincially owned B.C. Railway, and although the farmers were eligible for a Crow benefit payment under the original proposal that Mr. Pepin was advancing, they will now face the prospect of paying full compensatory rates to have their grain shipped out of Peace River, because under the provisions of this bill the Crow benefit goes to the two national railways, CN and CP, only. For all intents and purposes, because it is in the Canadian Wheat Board designated area and defined under the Canadian Wheat Board Act, it is subject to all the rules and regulations provided by the Canadian Wheat Board and, therefore, subject to the same quota restrictions, the car allocation system, as the rest of the Prairies. Really what this bill is now doing is, in effect, excluding this most important area from the legislation.

The district is served by three elevator companies, the UGG, the Alberta Wheat Pool and Cargill, and I think we noted the other day that Dawson Creek is the second largest volume grain shipping point in western Canada. It does have tremendous growth potential. I am wondering if there is any way, other than through a modification in the form of payment, that would allow us to include this very important area under the provisions of this bill.

I guess, Mr. Chairman, this is one of the areas of dialogue and debate and, hopefully, an area in which this committee can come up with a recommendation in dealing with an issue that, I would respectfully submit, is a glaring omission.

Mr. Chairman, the substance of my amendment is on a somewhat different matter, but I wanted to raise this at the earliest possible date, because I think this is an area where, hopefully, we could look at some alternatives to get around this. The only other way would be, as I said, to modify the

[Traduction]

**Le président:** Nous nous pencherons sur la question quand elle se présentera; vous verrez à ce moment-là de quelle souplesse je suis capable.

Bon. Sommes-nous prêts, maintenant, à passer à la définition du mot «ministre»? «Ministre» signifie le ministre des Transports. Ça semble sans équivoque.

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** D'accord. Merci.

Nous passons à la définition du terme «mouvement».

M. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** J'ai un amendement à proposer, monsieur le président, mais avant d'en parler, j'aimerais discuter avec les autorités de l'ensemble de ce projet de loi et plus précisément du fait qu'elle fait preuve de discrimination à l'endroit des agriculteurs de la région de Peace River. Cette région a une grande capacité de culture de céréales. Elle fait maintenant partie du secteur désigné par la Commission canadienne du blé. La région est servie par le Chemin de fer de la Colombie-Britannique, qui appartient à la province, et tandis que les agriculteurs étaient admissibles au versement de la subvention du Nid-de-Corbeau aux termes de la première proposition de M. Pepin, se présente maintenant à eux la perspective de payer le plein tarif compensatoire pour faire expédier leur grain à l'extérieur de Peace River, car en vertu des dispositions de ce projet de loi, la subvention du Nid-de-Corbeau va uniquement aux deux chemins de fer nationaux, le CN et le CP. A toutes fins pratiques, parce qu'il se trouve dans la région désignée par la Commission canadienne du blé et définie dans la Loi sur la Commission canadienne du blé, le district est assujéti à tous les règlements prescrits par la Commission canadienne du blé et donc assujéti aux mêmes restrictions de contingentement et au même système d'affectation des wagons que le reste des Prairies. Ce que fait vraiment ce projet de loi, en réalité, c'est d'exclure de la portée de la loi cette région très importante.

• 1155

Le district est servi par trois compagnies d'élévateurs, la société UGG, le Pool du blé de l'Alberta et Cargill, et nous avons noté l'autre jour, je pense, que Dawson Creek est dans l'Ouest canadien le deuxième en importance des points d'expédition du grain. Il a de très grandes possibilités de croissance. Je me demande s'il existe un moyen, autre que la modification de la formule de paiement, qui nous permettrait d'inclure cette région très importante dans le champ d'application des dispositions de ce projet de loi.

C'est là sans doute, monsieur le président, un des secteurs de dialogue et de discussion et, je l'espère, un secteur à l'égard duquel notre comité pourra formuler une recommandation visant à traiter une question qui, à mon humble avis, constitue une omission flagrante.

Monsieur le président, le fond de mon amendement a trait à une question quelque peu différente, mais je tenais à soulever ce point le plus tôt possible, parce que c'est là, à mon avis, une question à l'égard de laquelle nous pourrions, je l'espère, envisager des solutions de rechange. La seule autre façon de



## [Text]

method of payment and that would redress the whole thing. If the producers received the benefit they would, in effect, be included in the benefits under this bill—if there are any benefits.

**The Chairman:** Do you wish to comment, Mr. Kroeger?

**Mr. Kroeger:** Several thoughts occurred to me as I was listening to Mr. Mazankowski's remarks. The first is that, of course, the Peace River District of British Columbia benefits at present from feed freight assistance, which I think is not quite as favourable in its impact as the statutory rate.

**Mr. Mazankowski:** That is only for exports, though, is not it?

**Mr. Kroeger:** I said feed freight assistance.

**Mr. Mazankowski:** That is going the other way.

**Mr. Kroeger:** I think that is probably not quite as favourable a rate as would be provided by this bill. I just wanted to note that in passing.

The second observation, however, is . . .

**Mr. Mazankowski:** On grain flowing from the Peace River District into the interior?

**Mr. Kroeger:** I was really talking about prairie feed grain moving into the Peace River District of British Columbia. Is that what you were referring to, Mr. Mazankowski?

**Mr. Mazankowski:** No, I am talking about basically export grain, grains for export.

**Mr. Kroeger:** Oh, excuse me. I misunderstood the import of Mr. Mazankowski's remarks. You are really talking about . . .

**Mr. Mazankowski:** I will get to that in the next spasm, Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Okay. Sorry. I misunderstood. So what is really in question here is the kind of discussion we might be having under the definition of railway companies on whether movement on the BCR should benefit from the statutory rate.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the reason why I raised it here is because the inclusion of the BCR may be one option in redressing what I would refer to as a glaring omission. But you have placed several caveats on that in our previous discussion. That may not resolve the problem, and it may not be acceptable to the government. I merely want to signal my concern, and I think the concern of all committee members, in ensuring that the Peace River District is not discriminated against vis-à-vis the balance of the Canadian Wheat Board area.

## [Translation]

procéder, comme j'ai dit, serait de modifier la formule de paiement et cela rétablirait toute l'affaire. Si les producteurs recevaient la subvention, ils seraient, en fait, visés par les avantages prévus par ce projet de loi, s'il y a des avantages.

**Le président:** Voulez-vous présenter des commentaires, monsieur Kroeger?

**M. Kroeger:** Plusieurs pensées me sont venues pendant que j'écoutais les propos de M. Mazankowski. La première est que, bien entendu, le district de Peace River de la Colombie-Britannique bénéficie à l'heure actuelle de l'aide au transport du grain de provenance, qui, je pense, n'a pas des effets aussi favorables que le tarif inscrit dans la loi.

**M. Mazankowski:** Mais cela n'est que pour les exportations, n'est-ce pas?

**M. Kroeger:** Je parle de l'aide au transport du grain de provenance.

**M. Mazankowski:** Cela va dans l'autre sens.

**M. Kroeger:** Je pense que ce tarif n'est probablement pas aussi favorable que celui qu'établirait le projet de loi. Je voulais simplement noter la chose en passant.

Ma deuxième observation, toutefois, est . . .

**M. Mazankowski:** Pour le grain expédié du district de Peace River vers l'intérieur?

**M. Kroeger:** J'avais vraiment à l'esprit les mouvements du grain de provenance des prairies vers le district de Peace River de la Colombie-Britannique. Est-ce de cela que vous parlez, monsieur Mazankowski?

**M. Mazankowski:** Non, je veux parler du grain d'exportation, du grain destiné à l'exportation.

**M. Kroeger:** Oh, je m'excuse. J'ai mal compris le sens des remarques de M. Mazankowski. Vous voulez en fait parler de . . .

**M. Mazankowski:** J'aborderai ce point à mon prochain accès de parole, monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Très bien. Je m'excuse. J'ai mal compris. Ce dont il s'agit ici, c'est donc de discuter, au titre de la définition des compagnies de chemins de fer, la question de savoir si les mouvements sur le CFCB devraient bénéficier du tarif inscrit dans la loi.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, la raison pour laquelle j'ai soulevé ce point ici, c'est que l'inclusion du CFCB peut constituer l'une des solutions possibles pour corriger ce que je persiste à appeler une omission flagrante. Mais vous avez formulé plusieurs réserves à cet égard dans notre discussion antérieure. Cela ne résoudra peut-être pas le problème, et le gouvernement ne trouvera peut-être pas la solution acceptable. Je veux simplement faire part de mon souci, qui est partagé, je pense, par tous les membres du Comité, de veiller à ce que le district de Peace River ne soit pas désavantagé par rapport au reste de la région assujettie à la Commission canadienne du blé.

[Texte]

[Traduction]

• 1200

If there are other ways of resolving this issue, if there are other ways of bringing them into the mainstream of the Canadian Wheat Board growing area as it relates to the freight rates, then I think this is the area where we should consider that kind of a proposition, because if we include the BCR, then perhaps you are right, that will to a large extent resolve the issue. But I do not want to simply place all my hopes on the acceptance of that one, because we have not had a signal from the members on the other side as to how they would vote on it; and judging by the reservations that you and your officials have expressed in discussions earlier, one was left with the impression that it causes some potential difficulties in terms of the inclusion. But if you are saying that you are prepared to recommend to the minister the inclusion of the BCR, then we can certainly cut this debate short very quickly.

**Mr. Kroeger:** I was not saying that.

**Mr. Mazankowski:** Oh! Well, I was just trying to lead you a little closer to a solution.

**Mr. Kroeger:** However, if the solution to the problem is not to bring the BCR under, I am not really clear what alternative Mr. Mazankowski has in mind. Just on the point of discrimination, at present, as I understand it, producers in the Peace River area of B.C. get the statutory rate because BCR decided to extend it.

**Mr. Mazankowski:** That is right.

**Mr. Kroeger:** So it is not the producers who are adversely affected, it is the revenues of the BCR; and presumably BCR would have the option in future years of continuing to match the statutory rate, whatever that was, and therefore leave the producers in the Peace River area in an equivalent position to producers on the Prairies. However, I am not clear about what kind of alternative solution to this problem Mr. Mazankowski has in mind other than BCR.

**Mr. Mazankowski:** I guess I am asking you. The thing is that it is a . . .

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, a point of order.

**The Chairman:** Point of order, Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairmam. We are on the clause of movement, I understand, and Mr. Mazankowski did say he has an amendment to make. I think it might help the discussion if maybe he put forward the amendment. That might . . .

**Mr. Mazankowski:** If you had listened to me, you would have heard that my amendment has to do with another issue.

**Mr. Flis:** I am having difficulty following your . . .

**Mr. Mazankowski:** Well, that is too bad. You are not listening, you are out chasing moonbeams. My amendment has to do with another subject on the subject of movement. I cannot understand the parliamentary secretary. He challenges the committee to come forth with suggestions to try to resolve

S'il y a d'autres façons de résoudre cette question, s'il y a d'autres moyens d'inclure le district dans la région de culture visée par la Commission canadienne du blé pour ce qui est du tarif marchandises, j'estime que c'est ici qu'il convient d'envisager une proposition de cet ordre, parce que si nous incluons le CFCB, peut-être avez-vous raison, cela résoudra le problème dans une large mesure. Mais je ne veux pas mettre tous mes espoirs dans l'acceptation de cette solution, parce que nous n'avons pas eu d'indication, de la part des députés de l'autre côté, du sens que prendraient leurs voix; et à en juger par les réserves que vous-même et vos collaborateurs avez exprimées dans les discussions antérieures, on a eu l'impression que l'inclusion peut poser certaines difficultés. Mais si vous dites que vous êtes disposé à recommander au ministre l'inclusion du CFCB, nous pouvons certainement mettre fin très rapidement à ce débat.

**M. Kroeger:** Je n'ai pas dit cela.

**M. Mazankowski:** Oh! J'essayais simplement de vous rapprocher un peu d'une solution.

**M. Kroeger:** Mais si la solution du problème n'est pas d'inclure le CFCB, je ne vois pas très bien quelle autre solution M. Mazankowski a en vue. À l'égard de la question du désavantage, à l'heure actuelle, si je comprends bien, les producteurs de la région de Peace River de la Colombie-Britannique obtiennent le tarif inscrit dans la loi parce que le CFCB a décidé de le leur accorder.

**M. Mazankowski:** C'est exact.

**M. Kroeger:** Ce ne sont donc pas les producteurs qui sont désavantagés, ce sont les recettes du CFCB; et on peut supposer que le CFCB, dans les années à venir, aurait le choix de continuer à imposer un tarif égal au tarif inscrit dans la loi, quel qu'il soit, ce qui placerait donc les producteurs de Peace River dans une situation équivalente à celle des producteurs des Prairies. Mais je ne vois pas très bien quelle autre solution M. Mazankowski a à l'esprit, mis à part le CFCB.

**M. Mazankowski:** Je vous en demande une, je suppose. L'affaire, c'est que . . .

**M. Flis:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Un rappel au Règlement, monsieur Flis.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président. Nous en sommes au terme «mouvements», je pense, et M. Mazankowski a déclaré qu'il a un amendement à présenter. À mon avis, cela pourrait aider la discussion qu'il présente son amendement. Cela pourrait . . .

**M. Mazankowski:** Si vous m'aviez écouté, vous auriez su que mon amendement a trait à une autre question.

**M. Flis:** J'ai de la difficulté à suivre votre . . .

**M. Mazankowski:** C'est bien malheureux. Vous n'écoutez pas, vous courez après des chimères. Mon amendement a trait à une autre question en matière de mouvements. Je ne puis comprendre le secrétaire parlementaire. Il incite le Comité à formuler des propositions pour essayer de résoudre le pro-



[Text]

the thing. We have to engage in dialogue, and I hope you will allow me to do that.

**The Chairman:** He does not have any choice. Proceed with your questioning.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Kroeger is presuming that the BCR is going to continue to provide the low rate, notwithstanding the fact that their competition, the CN and the CP, will be getting a much higher rate vis-à-vis what they will be getting. I think that is being very presumptuous, and it is discriminatory against British Columbia, the British Columbia Railway, and the producers, perhaps.

I started out from the standpoint that I think it is potentially discriminatory against the producers, but you very generously included the BCR, and therefore it discriminates against the BCR and the people of British Columbia. I thought we were in this process to try to bring the country closer together and try to ameliorate any divisions and irritants, rather than creating more.

Of course, one way to resolve this would be to alter the method of payment. That is one alternative. I thought the deputy minister might seize that alternative very quickly, but that . . .

• 1205

**Mr. Kroeger:** In so far as BCR is concerned, I had understood from Mr. Mazankowski's earlier remarks that he intended to have that discussion when we got to the definition of "railway". So assuming for the moment the debate about BCR is not being engaged, indeed the only other way I could think of dealing with the Peace River problem would be to change the method of payment; and that of course raises a debate all its own, which again may come up at a later time.

**The Chairman:** It might not be practical, but under this definition if BC Railway wanted to build a line to Churchill and haul the grain to Churchill, they would be eligible for the Crow benefit.

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, could I follow up on this just with a quick question?

**Mr. Mazankowski:** Sure, as long as I can move my amendment.

**The Chairman:** Mr. Reid.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Kroeger, have you given any thought to the possibility, since you claim the only way we can provide equivalent justice to the Peace River farmers under this bill, that perhaps one way of doing it might be to designate the Peace River area as a specific area and to arrange to pay the producer in that case? In other words, you would have in effect two schemes for paying the Crow benefit. Since you agreed in the first proposition the government put forward to pay the producers across the west, including the Peace River area, then when you changed it to the railways you removed that, would not a solution to the problem be to designate Peace River, which is a particular patch of country

[Translation]

blème. Nous devons dialoguer, et j'espère que vous me permettrez de le faire.

**Le président:** Il n'a pas le choix. Poursuivez vos questions.

**M. Mazankowski:** M. Kroeger présume que le CFCB va continuer d'imposer le tarif réduit, malgré le fait que ses concurrents, le CN et le CP, vont obtenir un tarif bien supérieur au leur. Je pense que c'est là beaucoup présumer, et c'est discriminatoire contre la Colombie-Britannique, le Chemin de fer de la Colombie-Britannique et les producteurs, peut-être.

Je suis parti du point de vue que cela pourrait être discriminatoire à l'endroit des producteurs, mais vous avez très généreusement inclus le CFCB, et il y a donc discrimination contre le CFCB et les habitants de la Colombie-Britannique. Je croyais que nous étions là pour tenter de rapprocher davantage les éléments du pays et tenter d'atténuer les divisions et les sources d'irritation, non pas d'en créer d'autres.

Bien entendu, une façon de résoudre la question serait de modifier la formule de paiement. C'est une solution possible. Je croyais que le sous-ministre saisirait très rapidement cette occasion, mais que . . .

**M. Kroeger:** En ce qui concerne le CFCB, j'avais compris tantôt aux propos de M. Mazankowski qu'il entendait discuter ce point quand nous arriverions à la définition de «compagnies de chemin de fer». En supposant donc pour l'instant que le débat sur le CFCB n'est pas engagé, il est vrai que la seule autre façon que je verrais de traiter le problème de Peace River serait de changer la formule de paiement; et cela bien entendu soulève en soi un débat distinct, qui viendra peut-être plus tard.

**Le président:** Cela ne serait peut-être pas pratique, mais aux termes de cette définition, si le CFCB voulait construire une ligne jusqu'à Churchill et y transporter le grain, il serait admissible à la subvention du Nid-de-Corbeau.

**M. Mazankowski:** Merci.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, puis-je poursuivre avec une petite question?

**M. Mazankowski:** Bien sûr, pourvu que je puisse proposer mon amendement.

**Le président:** Monsieur Reid.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur Kroeger, avez-vous songé à la possibilité, puisque vous prétendez qu'il n'y a pas une façon unique d'assurer le juste traitement des agriculteurs de Peace River aux termes de ce projet de loi, que peut-être une façon de faire serait de désigner le secteur de Peace River comme secteur particulier et de prendre des dispositions voulues pour payer le producteur dans ce cas? En d'autres termes, il y aurait deux formules de versement de la subvention du Nid-de-Corbeau. Comme vous avez convenu de la première proposition avancée par le gouvernement de payer les producteurs partout dans l'Ouest, y compris dans le secteur de Peace River, et que lorsqu'on a changé pour les chemins de fer, vous

[Texte]

that is easily definable, to pay the producer—going back to the original scheme and just applying it there?

It would have three advantages. It would meet a particular need. It would not destroy the overall scheme of paying the railways. Thirdly, it would probably provide us with a laboratory to examine the cross-effects.

**Mr. Mazankowski:** Exactly. Excellent.

**The Chairman:** You are not the only one who has spasms, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** These are helpful suggestions.

**The Chairman:** I am not saying they are not; and I notice that Mr. Kroeger is busily making notes. I do not know if he wishes to respond or not.

**Mr. Kroeger:** At one time and another we did have some discussion about different methods of payment for different provinces, for example. The conclusion of those discussions was that it was not likely to be too workable. I do not think we ever focused on the possibility of using the Peace River region of British Columbia as a kind of laboratory, as Mr. Reid put it, to test a different method of payment.

As the chairman pointed out, I was making a note of the suggestion. It might be worth reflecting on a bit further. The only other thought that comes to mind is that this would cause a certain dilution effect; in other words, the existing Crow benefit is being spread over a certain defined group of producers. This would increase the number of recipients of the Crow benefit. Now, of course the agricultural adjustment fund was created, or the intent at one time was to create it, exactly for the purpose of dealing with dilution. So that is not necessarily an insuperable objection, given, as the minister indicated, that part of the envelope is still what is left of the fund—the \$204 million.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** You were prepared, though, at one time to accept that dilution factor, when you were prepared to pay the producer on the basis of acreage. In point of fact, all we are suggesting in this case is that you go back to your original formula and apply it to this particular geographically defined area. You could do it, I suppose, by putting a definition in of its geographical boundaries, but also as the Peace River area served by the BCR, which would give you a precise, defined area.

It would get away from the dilemma we have in dealing with the BCR; because they have no desire to come under the Railway Act, the National Transportation Act, and whatnot, or to expose their costing formulas to our scrutiny. But this would be a way of dealing with something. The dilemma we have as a committee is that having promised a Crow benefit to these people, and then having chosen to accept the wheat pool's version of the truth, which was to do it on the basis of the railway payments, we put these people out into left field

[Traduction]

avez enlevé cette disposition, ne serait-ce pas une solution de désigner Peace River, qui est un coin de pays particulier facile à circonscrire, pour y payer le producteur, de revenir au plan original et de l'appliquer en ce seul endroit?

Il y aurait trois avantages. Cela répondrait à un besoin particulier. Cela ne détruirait pas le régime général des versements aux chemins de fer. Troisièmement, cela pourrait nous donner un laboratoire où étudier les effets secondaires.

**M. Mazankowski:** Exactement. Excellent.

**Le président:** Vous n'êtes pas le seul à avoir des accès de parole, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Ce sont des suggestions utiles.

**Le président:** Je ne dis pas qu'elles ne le sont pas; et je vois que M. Kroeger est affairé à prendre des notes. Je ne sais s'il désire prendre la parole ou non.

**M. Kroeger:** À un moment ou l'autre, nous avons effectivement discuté de diverses formules de paiement pour différentes provinces, par exemple. Nous avons conclu que cela n'était pas susceptible d'être très pratique. Je ne crois pas que nous nous soyons jamais arrêtés à la possibilité d'utiliser la région de Peace River de la Colombie-Britannique comme une sorte de laboratoire, comme dit M. Reid, pour mettre à l'essai une formule différente de paiement.

Comme l'a fait remarquer le président, j'ai pris note de la suggestion. Elle vaut sans doute la peine qu'on s'y arrête un peu. La seule autre pensée qui me vient à l'esprit, c'est que cela causerait un certain effet de délayage; en d'autres termes, la subvention actuelle du Nid-de-Corbeau serait répartie sur un groupe bien défini de producteurs, ce qui augmenterait le nombre de bénéficiaires de la subvention. Bien entendu, la caisse de rajustement agricole a été créée, ou on a eu à un certain moment l'intention de la créer, exactement en vue de traiter de délayage. Ce n'est donc pas là une objection insurmontable, étant donné, comme l'a indiqué le ministre, qu'une partie de l'enveloppe est encore ce qui reste de la caisse, les \$204 millions.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** À certain moment, toutefois, vous étiez disposé à accepter ce facteur de délayage, quand vous étiez disposé à payer le producteur en fonction de la superficie. En réalité, tout ce que nous proposons ici, c'est que vous repreniez votre formule première pour l'appliquer à ce secteur géographique bien défini. Vous pourriez procéder, j'imagine, en inscrivant dans la loi la définition de ses limites géographiques, mais aussi en parlant du secteur de Peace River servi par le CFCB, ce qui vous donnerait une région précise, bien définie.

Cela résoudrait le dilemme que nous pose le traitement du CFCB; car il n'entend nullement être assujéti à la Loi sur les chemins de fer, à la Loi nationale sur les transports ou à quelque autre loi, ni exposer à notre examen ses formules d'établissement des coûts. Cela serait une façon de traiter la question. Le dilemme qui se pose au Comité, c'est qu'après avoir promis à ces gens la subvention du Nid-de-Corbeau, et après avoir ensuite décidé d'accepter la version des faits donnée par le pool du blé, qui est de procéder par la voie des



[Text]

where they have no guarantee at all except the good will of the BCR.

• 1210

I think from the point of view of the Government of Canada, there is a moral obligation to come up with some scheme to ensure that they not only get the Crow benefit, but it is guaranteed in the same way everybody else gets that benefit. I think we can have flexibility in terms of how to pay it.

**An hon. Member:** We will support that.

**The Chairman:** I think, Mr. Reid, you have just made yourself the most popular member of this committee for a moment or two. We will see how long it lasts.

**An hon. Member:** If he keeps talking like that he will not have any problems.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I have just a supplementary comment. Mr. Kroeger, you said that under Mr. Reid's proposal or suggestion it would have a dilution effect . . .

**Mr. Kroeger:** Yes.

**Mr. Mazankowski:** —and there would be more people involved in the receipt of the Crow benefit. Do you not believe that the producers in the Peace River District have a legitimate right to their share of the Crow benefit . . .

**An hon. Member:** They are Canadians.

**Mr. Mazankowski:** —and to participate? I mean, they are part of the Canadian Wheat Board designated area, growing grain both for export and domestic purposes. Surely they have a right to share in the Crow benefit. The dilution aspect is simply a matter of a right that they are fundamentally entitled to.

**Mr. Kroeger:** I was not making any judgment about the rights of the people in the Peace River area; I was merely noting that there would be a financial implication here. Some interest has been expressed by Mr. Mazankowski, and others at one time and another, about possible uses of the \$204 million. If such an arrangement were put in place, then that arrangement might be a logical charge against the \$204 million. But somewhere or other some additional money would need to be found. That is the only point I am making.

**The Chairman:** Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** I have just a brief supplementary to support and underscore one of the points Mr. Reid made, which I think is an excellent suggestion. It is that if the government is going to put a lot of emphasis on the review process to correct what it knows, or admits, are some deficiencies in the bill, then I think one of the ways to collect information so as to carry out the review is to conduct an experiment like this. The laboratory effect Mr. Reid referred to is a relatively small area compared

[Translation]

versements aux chemins de fer, nous les laissons seuls au champ gauche, où ils n'ont aucune garantie, sauf la bonne volonté du CFCB.

J'estime que le gouvernement du Canada a l'obligation morale de trouver quelque plan propre à assurer non seulement qu'ils reçoivent la subvention du Nid-de-Corbeau, mais qu'il leur soit garanti de la recevoir de la même façon que tous les autres la reçoivent. Je crois que nous pouvons faire preuve de souplesse dans la façon de la verser.

**Une voix:** Nous appuyons cette idée.

**Le président:** Je pense, monsieur Reid, que ces paroles font de vous le membre le plus populaire du Comité pendant quelques instants. Nous allons voir combien de temps cela va durer.

**Une voix:** S'il continue à parler comme cela, il n'aura aucun problème.

**Le président:** Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Un petit commentaire supplémentaire. Monsieur Kroeger, vous avez dit qu'avec la proposition ou suggestion de M. Reid, il y aurait un effet de délayage . . .

**M. Kroeger:** C'est exact.

**M. Mazankowski:** . . . et qu'un plus grand nombre de personnes recevraient la subvention du Nid-de-Corbeau. Ne croyez-vous pas que les producteurs du district de Peace River ont un droit légitime à leur part de la subvention du Nid-de-Corbeau . . .

**Une voix:** Ce sont des Canadiens.

**M. Mazankowski:** . . . et le droit de participer? Après tout, ils font partie du secteur désigné par la Commission canadienne du blé, cultivant le grain à la fois pour l'exportation et pour les marchés intérieurs. À n'en pas douter, ils ont droit à leur part de la subvention du Nid-de-Corbeau. La question du délayage est simplement affaire d'un droit fondamental qu'ils possèdent.

**M. Kroeger:** Je ne me prononçais pas sur les droits des habitants de la région de Peace River; je notais seulement qu'il y aurait dans ce cas une incidence financière. M. Mazankowski, et d'autres à un moment ou à un autre, ont fait part de leur intérêt à l'égard des usages possibles des 204 millions de dollars. Si une telle disposition était mise en place, elle pourrait logiquement être imputée sur les 204 millions de dollars. Mais à quelque moment, il faudrait trouver des fonds supplémentaires. C'est tout ce que je veux faire valoir.

**Le président:** Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Un bref commentaire supplémentaire pour appuyer et souligner l'un des points exprimés par M. Reid, qui constitue à mon avis une excellente suggestion. Si le gouvernement entend mettre fortement l'accent sur le processus d'examen pour combler ce qu'il sait ou avoue être les lacunes du projet de loi, j'estime qu'une bonne façon de recueillir des renseignements pour faire l'examen, c'est de mener une expérience comme celle-ci. L'effet de laboratoire mentionné

[Texte]

to the Wheat Board area. I think it would be an excellent suggestion in terms of trying out a method of payment to the producer to see, in fact, how it works. Then when you do get into a review process, you would have some actual information based on some real experiences on how this particular method of payment would work. I think that is an excellent suggestion. It is one of the ways to do it.

I think it was last week when I had the exchange with you regarding treating one of the provinces—in that case, Manitoba—and I can certainly see some difficulties there, because Manitoba is a relatively large part of the Canadian Wheat Board area. But I can certainly see fewer problems. In fact, I can see hardly any problems associated with designating the Peace River area as an area to be treated somewhat differently in terms of the method of payment, for the purposes of gathering some information. So I think that is an excellent suggestion and one worth looking at.

I see the parliamentary secretary has left the table, but I would be interested in knowing what the parliamentary secretary's attitude would be to this on behalf of the government. I think it is a very useful suggestion that Mr. Reid has made.

**An hon. Member:** He has earned his salary.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mayer. Mr. Benjamin, followed by Mr. Hargrave.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, my colleagues and I held two days of hearings in the Peace River country about a month and a half ago, and received about 30 submissions on various sides of the issue in front of us. But a large number of those submissions from individuals and groups in the Peace River block spoke about the isolation they face, and the thousands and thousands of car miles of back-hauls that are required for grain destined to the west coast. An idea that has been lying dormant for many years cropped up again, and this is where our alternative proposal would have a more positive effect because there needs to be 50 to 70 miles of rail line constructed that would connect northwest Alberta with northeast British Columbia and provide them direct access via BCR- CN to Prince Rupert and CN- BCR to North Vancouver, and without spending any more money we could do that.

• 1215

May I also add, Mr. Chairman, that if Mr. Reid and Mr. Mazankowski will be patient, when we get to Clause 55 I have an amendment that will solve this problem to everybody's satisfaction and the BCR will be included.

**Mr. Mazankowski:** It will probably be out of order.

**Mr. Benjamin:** No, it will not be. No, it would not do that at all.

**The Chairman:** Order, please.

[Traduction]

par M. Reid porterait sur une région visée par la Commission du blé. À mon avis, ce serait une excellente idée que de faire l'essai d'une formule de paiement au producteur pour voir, en fait, comment cela fonctionne. Et quand on en viendrait à l'examen, on disposerait d'une information réelle puisée à une expérience réelle du fonctionnement de cette formule particulière de paiement. Je pense que la suggestion est excellente. C'est une bonne façon de procéder.

C'est la semaine dernière, je pense, que j'ai eu un échange de vues avec vous sur le traitement d'une province—il s'agissait du Manitoba—et je ne doute pas qu'il y ait des difficultés dans ce cas, car le Manitoba constitue une partie relativement importante de la région visée par la Commission canadienne du blé. Mais je vois ici moins de problèmes. Je ne vois même pour ainsi dire aucun problème à désigner la région de Peace River comme région à traiter quelque peu différemment en matière de formule de paiement, en vue d'obtenir de l'information. J'estime donc que la suggestion est excellente et qu'elle mérite d'être examinée de près.

Je vois que le secrétaire parlementaire a quitté la table, mais j'aimerais bien connaître l'optique du secrétaire parlementaire sur cette question au nom du gouvernement. À mon avis, M. Reid a fait une suggestion très utile.

**Une voix:** Il a gagné son salaire.

**Le président:** Merci, monsieur Mayer. M. Benjamin, suivi de M. Hargrave.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, mes collègues et moi-même avons tenu des audiences pendant deux jours dans la région de Peace River il y a un mois et demi environ, et avons reçu quelque 30 mémoires sur divers aspects de la question qui nous occupe. Mais un grand nombre de ces mémoires présentés par des personnes et des groupes du secteur de Peace River ont fait état de l'isolement qu'ils craignent et des milliers et milliers de milles-wagons de transport en sens inverse imposés au grain à destination de la côte du Pacifique. Une idée reléguée aux oubliettes depuis nombre d'années est revenue sur le tapis, et c'est là que notre proposition de re change aurait un effet plus positif, car il faut construire une voie ferrée longue de 50 à 70 milles qui relierait le Nord-Ouest de l'Alberta au Nord-Est de la Colombie-Britannique et assurerait un accès direct, par le CFCB-CN, à Prince Rupert et, par le CN-CFCB, à Vancouver-Nord, et nous pourrions y arriver sans dépenser plus d'argent.

Puis-je ajouter, monsieur le président, que si M. Reid et M. Mazankowski veulent faire preuve de patience, quand nous arriverons à l'article 55, je présenterai un amendement qui règlera ce problème à la satisfaction de tout le monde et le CFCB sera inclus.

**M. Mazankowski:** Il sera probablement irrecevable.

**M. Benjamin:** Non, il ne sera pas irrecevable. Non, pas du tout.

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.



[Text]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I disagree with the idea that some portion of the Wheat Board district payment go to farmers and then the other portion of payments go to the railroads. I think that just compounds the felony that is being perpetrated in this bill in any event.

**Mr. Mazankowski:** You are more interested in pursuing political objectives than you are in addressing the real needs of the producers.

**The Chairman:** Let us not make judgments of the other members.

**Mr. Mazankowski:** Why not?

**The Chairman:** Well, because we may become subject to somebody else's judgment in ourselves.

Mr. Hargrave.

**Mr. Hargrave:** Thank you, Mr. Chairman.

I need a clarification, if I may, from Mr. Reid. First of all, I think the suggestion was excellent, but my interpretation of Mr. Reid's suggestion was that it applied to all of the Peace River block, and I mean on both sides of the British Columbia-Alberta border. If that is not the case, then I think it should. I need only add, of course, that whole Peace River block. It is only an accident of history that the border runs down through the middle of it, and it is a very significant producer of feed grains.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** The view I took was that it should be that area served by the BCR, because that is the area where we are having trouble getting the money into.

**Mr. Hargrave:** To be more specific, you are also saying that it is only that area in British Columbia.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** No. I am saying the area that is served by the BCR . . .

**Mr. Hargrave:** That is in B.C. only.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** —and there are areas at the other end. It would be subject to discussion and debate, I have no problem. My suggestion was advanced to overcome a problem with the BCR and its reluctance to submit to this bill.

**Mr. Hargrave:** Mr. Chairman, it is an excellent idea, but I think it should include the whole block.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** There is another consideration too, that it would have to be acceptable to the farmers out there.

**The Chairman:** Mr. Mayer is next.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, just a point of information.

**The Chairman:** All right, Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** Just as a point of information, I wonder if the officials could bring to the committee this afternoon the railway network in that northern area and show the committee how it is presently served, the CN and the BCR, and how that

[Translation]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je suis en désaccord avec l'idée qu'une partie du versement du district de la commission du blé aille aux agriculteurs et que l'autre partie du versement aille aux chemins de fer. À mon avis, cela ne fait qu'aggraver l'infamie perpétrée de toute façon par ce projet de loi.

**M. Mazankowski:** Vous visez davantage à poursuivre des objectifs politiques qu'à répondre aux besoins réels des producteurs.

**Le président:** Ne jugeons pas les autres membres du Comité.

**M. Mazankowski:** Et pourquoi pas?

**Le président:** Eh bien, parce que nous pourrions nous-mêmes être jugés par les autres.

Monsieur Hargrave.

**M. Hargrave:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais que M. Reid précise un point. Tout d'abord, je trouve la suggestion excellente, mais mon interprétation de la proposition de M. Reid est qu'elle s'appliquerait à tout le secteur de Peace River, j'entends des deux côtés de la frontière de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. S'il n'en est pas ainsi, il faudrait le prévoir. Il n'y a qu'à ajouter, bien entendu, le secteur entier de Peace River. Ce n'est qu'un accident de l'histoire qui fait que la frontière se situe au milieu du secteur, qui est un producteur très important de grain de provende.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** J'ai pensé que ce devrait être le secteur servi par le CFCB, parce que c'est là le secteur où nous avons de la difficulté à faire parvenir des fonds.

**M. Hargrave:** Pour être plus précis, vous dites aussi qu'il ne s'agit que de la partie du secteur qui se trouve en Colombie-Britannique.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Non. Je dis le secteur qui est servi par le CFCB . . .

**M. Hargrave:** Cela est en Colombie-Britannique seulement.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** —et il y a des secteurs à l'autre bout. Il faudrait en discuter et en débattre, je ne m'y oppose pas. J'ai avancé la proposition pour régler un problème que pose le CFCB et sa répugnance à s'assujettir à ce projet de loi.

**M. Hargrave:** Monsieur le président, l'idée est excellente, mais à mon avis il faudrait comprendre le secteur tout entier.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Il y a une autre considération aussi: il faudrait que la chose soit acceptable aux agriculteurs de là-bas.

**Le président:** M. Mayer est le suivant.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, un point d'information.

**Le président:** Très bien, monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** Juste un point d'information. Je me demande si les fonctionnaires pourraient nous apporter cet après-midi le plan du réseau ferroviaire de cette région du Nord pour montrer au comité comment elle est servie actuelle-

[Texte]

connection takes place, so we would all have a better understanding of the flow of traffic out of there. I wonder if that could be done.

**The Chairman:** Can it be done, Mr. Kroeger?

**Mr. Kroeger:** Yes, Mr. Chairman, we will bring a map this afternoon. Perhaps if the CTC or we can find one that is big enough, we will put it up on an easel and just describe the network.

**The Chairman:** I think that is an excellent suggestion.

**Mr. Mazankowski:** They usually are.

**The Chairman:** Yes, I have noted your humility before, Mr. Mazankowski.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you, Mr. Chairman.

I was going to ask the parliamentary secretary if on behalf of the government he has any attitude or opinion as to what the minister's position would be on the suggestion made by Mr. Reid. I think it would be very helpful if he could either let us know now or have a chance to visit with the minister and then let the committee know the minister's attitude to Mr. Reid's suggestion.

**The Chairman:** Mr. Flis.

**Mr. Flis:** This particular proposal has not been discussed with the minister, but we can certainly do that. This is the kind of thing that could go into the report to the minister with certain recommendations.

**Mr. Mayer:** Would the parliamentary secretary then be prepared to let the committee know, off the top of his head, his own attitude to Mr. Reid's excellent suggestion?

**Mr. Flis:** If the hon. member would allow me to consult with the minister and then report back to the committee, by all means.

• 1220

**Le président:** Monsieur Tessier.

**M. Tessier:** Monsieur le président, avant que le secrétaire parlementaire décide d'aller consulter le ministre, je voudrais qu'il prenne note du fait que pour nous, toute formule de paiement aux producteurs est complètement inacceptable. On a discuté et on a décidé que tout paiement devait se faire exclusivement aux compagnies de chemin de fer. Je pense qu'on devrait s'en tenir à cette idée, parce que c'est celle qui est actuellement dans le projet de loi. Pour ma part, je m'en tiendrai à cette idée.

**The Chairman:** Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, through you, could I ask Mr. Tessier if he has any other suggestions that he could advance to the committee for how the people who ship grain in the Peace River block over the BCR could be treated so that they would not be excluded from any of the benefits under this bill? It seems to me it is easy to say that you are against payment to the producers, but in this case if you use that in reference to

[Traduction]

ment, par le CN et le CFCB, et comment le raccordement se fait, ce qui nous permettrait à tous de mieux comprendre les mouvements du trafic ferroviaire. Je me demande si cela serait possible.

**Le président:** Cela est-il possible, monsieur Kroeger?

**M. Kroeger:** Oui, monsieur le président, nous apporterons une carte cet après-midi. Si nous pouvons en trouver une assez grande, peut-être à la CCT, nous la placerons sur un chevalet et vous décrirons le réseau.

**Le président:** Je trouve l'idée excellente.

**M. Mazankowski:** Elles le sont habituellement.

**Le président:** Oui, j'ai eu l'occasion déjà de remarquer votre grande humilité, monsieur Ma Mazankowski.

Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci, monsieur le président.

J'allais demander au secrétaire parlementaire si, au nom du gouvernement, il a une opinion sur ce que serait la position du ministre à l'égard de la suggestion de M. Reid. Je pense qu'il serait très utile qu'il nous en parle immédiatement ou qu'il ait l'occasion de s'en entretenir avec le ministre pour faire connaître ensuite au comité la réaction du ministre à la suggestion de M. Reid.

**Le président:** Monsieur Flis.

**M. Flis:** Cette proposition en particulier n'a pas été discutée avec le ministre, mais cela peut certainement se faire. C'est le genre de chose qui pourrait figurer dans le compte rendu du présenté au ministre avec certaines recommandations.

**M. Mayer:** Le secrétaire parlementaire serait-il disposé à faire connaître au comité, juste comme cela, sa propre réaction à l'excellente suggestion de M. Reid?

**M. Flis:** Sans aucun doute, si le député me permet de consulter le ministre et de revenir ensuite devant le comité.

**The Chairman:** Mr. Tessier.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman, before the parliamentary secretary decides to consult with the minister, I would like him to know that for us the payment of the benefit to the producers is totally unacceptable. After discussion, it was decided that the payments should go exclusively to the railways. I submit that we should stick to that principle which is already embedded in the bill. I, for one, will adhere resolutely to that principle.

**Le président:** Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Monsieur le président, pourrais-je demander à M. Tessier, par votre intermédiaire, s'il n'a pas d'autres suggestions à faire au comité pour que les gens qui expédient leur grain dans la région de Peace River par les soins de B.C. Rail soient traités de manière à ne pas être privés des avantages offerts par le projet de loi.



[Text]

the people who grow grain and ship it on the BCR in the Peace River region of Canada, you are excluding these producers from having any benefit under the bill.

If you are against this solution that Mr. Reid has proposed, I wonder if you have any other areas you could advance to the committee that would help to adjust this problem the producers in the Peace River have.

**Le président:** Voulez-vous répondre?

**M. Tessier:** Oui. Monsieur le président, depuis le début, et c'est la base de toute notre argumentation, nous considérons que le projet de loi C-155 est une mesure de transport. En tant que mesure de transport, nous y souscrivons. Quand on voudra prendre des mesures agricoles, parce que j'imagine qu'il peut y en avoir plusieurs, il appartiendra au ministre de l'Agriculture d'étudier les aspects agricoles et de répondre aux besoins particuliers des producteurs. Donc, en ce qui concerne les producteurs de Peace River, je pense qu'on peut envisager de répondre à leurs besoins seulement par le biais de *B.C. Rail* et non pas directement.

**Le président:** Monsieur Ostiguy.

**M. Ostiguy:** Monsieur le président, mon intervention est semblable à celle de M. Tessier. Il vient justement d'ajouter, comme je voulais le faire, que le projet de loi C-155 que nous étudions présentement est un projet de loi de transport. S'il y a un problème pour les producteurs ou les agriculteurs de Peace River, ce sera au ministre de l'Agriculture de le régler, comme vient de le dire M. Tessier.

**The Chairman:** Actually, I think we are all straying a bit from where we are supposed to be, because we are supposed to be dealing with the definition of "movement". I am allowing some latitude here, but I am not going to allow a long discussion to develop among members questioning each other.

Mr. Towers.

**Mr. Towers:** Thank you, Mr. Chairman.

Perhaps Mr. Tessier and Mr. Ostiguy do not understand that basically in the Peace River block it is mostly grain that is the agricultural product moved out of there; and certainly that does not come under the jurisdiction of the Minister of Agriculture, because it has to come under the Minister of Transport. Of course, my understanding of the problem as far as Mr. Tessier and Mr. Ostiguy are concerned is that they are fearful that some of the red meat producers in western Canada are going to receive certain advantages that are not available to other producers in Canada. But with the Peace River area, this is not so because not a large amount of red meat is produced there in the final process, or livestock that is moved out. But certainly not a large amount of red meat is produced in the Peace River area. So the fears they have should not extend into the Peace River block.

• 1225

**The Chairman:** Thank you, Mr. Towers. Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Mr. Chairman, I would suggest to Mr. Tessier and to Mr. Ostiguy that the problem is in fact a transportation problem. It is not an agricultural problem. These people are

[Translation]

Si vous êtes contre la solution proposée par M. Reid, je me demande quelle formule vous pourriez suggérer au comité pour aider à régler le problème auquel font face les producteurs de la région de Peace River.

**The Chairman:** Do you wish to answer?

**Mr. Tessier:** Yes, I do. Mr. Chairman, from the very start, and this is the basis of our reasoning, we have considered Bill C-155 as a transportation measure. As such, we support it. When the time comes to take agricultural measures, and I suppose this will happen sooner or later, it will rest with the Department of Agriculture to examine the different angles of the issue and to meet the producers' special requirements. As far as the producers of the Peace River Block are concerned, I think it would be possible to address their needs through B.C.R. instead of directly.

**The Chairman:** Mr. Ostiguy.

**Mr. Ostiguy:** Mr. Chairman, I would like to support what Mr. Tessier has just said. He contends, and this is exactly what I want to say, that the bill we are now examining is a transportation bill. If there are problems for the Peace River producers, it is up to the Minister of Agriculture to settle them.

**Le président:** Je pense que l'on s'écarte un peu de notre propos qui est de définir le terme «mouvement». Je veux bien accepter quelques digressions pourvu, cependant, qu'elles n'entraînent pas de longs débats entre les membres.

Monsieur Towers.

**M. Towers:** Merci, monsieur le président.

Ce que MM. Tessier et Ostiguy ne semblent pas comprendre, c'est que dans la région de Peace River, le grain est le principal produit agricole à transporter, ce qui ne relève pas du tout de la compétence du ministre de l'Agriculture mais plutôt du ministre des Transports. Je comprends que ce que craignent MM. Tessier et Ostiguy, c'est que les producteurs de viande rouge de l'Ouest jouissent d'avantages dont ne peuvent bénéficier les producteurs de l'Est. Mais ce n'est pas le cas pour la région de Peace River puisqu'on n'y produit pas beaucoup de viande rouge comme produit fini et qu'on n'y transporte pas beaucoup de bétail. C'est donc une région où la production de viande rouge est faible et leurs craintes ne sont pas justifiées en ce qui a trait à cette région.

**Le président:** Merci, monsieur Towers. Monsieur Neil.

**M. Neil:** Monsieur le président, j'aimerais signaler à M. Tessier et à M. Ostiguy que le problème est en fait un problème de transport. Ce n'est pas un problème agricole. Ces

## [Texte]

Canadians; they are grain producers; and if we are talking about the benefits of the Crow rate, these people are certainly entitled to some assistance. Would they be agreeable, then, if they do not want it paid to the producer in the area, to some provision in the bill making a payment to the railway, to the BCR?

**The Chairman:** Mr. Hovdebo.

**Mr. Neil:** No answer. He wants to answer.

**The Chairman:** Mr. Tessier.

**M. Tessier:** C'est précisément ce qu'on a dit. C'est-à-dire que pour nous, il n'est pas question d'appuyer toute ouverture visant à sacrifier les principes directeurs du projet de loi. On s'en tient à dire que C-155 est une mesure de transport. Moi, je serais en faveur de subventionner *B.C. Rail*.

**Mr. Neil:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** Mr. Chairman, I would just like to ask Mr. Kroeger, since this is a new bill and is not affected by a new regime as far as movement of grain is concerned, would it not be a simple matter to extend the benefits to BCR, which was suggested?

**The Chairman:** That is a question, I guess, that has been posed before, but I will allow Mr. Kroeger to answer again.

**Mr. Kroeger:** I had an exchange with Mr. Mazankowski, I think it was, on this subject last week, Mr. Chairman.

There are a number of difficulties about extending the benefit to the BCR, in that, for example, BCR has stated unequivocally to this committee that it is not prepared to be regulated by the federal government; that is, not to come under the CTC. This bill assigns responsibilities to the CTC to review railway costs, establish eligible costs, establish a base rate scale, to hold hearings on any discounts from the rate, to approve charges for joint line movements, and I could go on and on. There is very extensive regulation of the railways provided for by the CTC through this bill.

If BCR were not prepared to come under that kind of regulation, then presumably one would be faced with accepting at face value a statement of whatever BCR said their costs were. There would be no control on the rates that BCR charged, etc. That is one of the difficulties.

There are some other difficulties, one of which is the question of extending this kind of a subsidy to a provincial Crown corporation where, since that is a provincial railway, that might be regarded as a responsibility of the provincial government.

Finally, there is the question of where would the extra money come from. It raises the familiar question of whether one is going to dilute the existing Crow benefit or alternatively increase the financial envelope.

## [Traduction]

gens sont canadiens; ils sont producteurs de grain; et à propos du tarif du Nid-de-Corbeau, ces personnes ont à coup sûr droit à une aide quelconque. Ces messieurs accepteraient donc, s'ils ne veulent pas que la subvention soit versée directement aux producteurs de la région, qu'on ajoute une disposition au projet de loi pour accorder le versement au chemin de fer, c'est-à-dire à B.C. Rail.

**Le président:** Monsieur Hovdebo.

**M. Neil:** Pas de réponse. Il veut répondre.

**Le président:** Monsieur Tessier.

**Mr. Tessier:** It is exactly what has been said. For us there is no way we are going to support any compromise that would give up the basic principles of the bill. We maintain that C-155 is a transportation bill. I would thus support a payment to B.C. Rail.

**M. Neil:** Merci.

**Le président:** Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Monsieur le président, j'aimerais seulement demander à M. Kroeger, puisqu'il s'agit d'un nouveau projet de loi qui n'est pas touché par un nouveau régime du moins en ce qui a trait au transport des grains, s'il ne serait pas plus simple d'étendre la subvention à B.C. Rail comme cela a été suggéré.

**Le président:** C'est une question qui à mon avis a été déjà posée mais j'autorise M. Kroeger à y répondre de nouveau.

**M. Kroeger:** J'ai discuté de ce sujet avec M. Mazankowski, si je ne me trompe, la semaine dernière, monsieur le président.

Il est extrêmement compliqué, à bien des égards, d'étendre la subvention à B.C. Rail du fait que, par exemple, B.C. Rail a déclaré sans équivoque qu'ils ne voulait pas être régi par le gouvernement fédéral; c'est-à-dire ne pas être dirigé par la CCT. Ce projet de loi charge la CCT d'examiner les coûts du chemin de fer, de fixer des coûts admissibles, d'établir un barème de référence, de tenir des audiences sur toutes les remises consenties sur les tarifs, d'approuver les tarifs pour le transport sur ligne conjointe et ainsi de suite. Il y a toute une série de règlements qui seront établis à l'intention des chemins de fer par la CCT dans le cadre de ce projet de loi.

Si B.C. Rail ne voulait pas se conformer à ce type de règlements, on serait probablement contraint d'accepter les yeux fermés l'état de frais que nous présenterait B.C. Rail. Il n'y aurait aucun contrôle sur les tarifs imposés par B.C. Rail, etc. C'est l'un des problèmes.

Il y a d'autres problèmes en ce qui a trait à l'octroi de ce genre de subvention à B.C. Rail dont l'un est lié au fait que le chemin de fer de la Colombie-Britannique est une société d'État provinciale et pourrait être considérée comme une responsabilité du gouvernement provincial.

En dernier lieu, il y a la question de savoir où l'on prendra les fonds supplémentaires, ce qui soulève la question habituelle de savoir s'il convient de diluer la subvention actuelle du Nid-de-Corbeau ou d'augmenter la dotation globale.



## [Text]

Those are the kinds of difficulties. It is a rather brief treatment of what I outlined for Mr. Mazankowski last week.

**Mr. Hovdebo:** In the particular area, and we will see it better if we see the map this afternoon, it is quite possible that a considerably large portion of that grain could be moved via CN at a considerable extra expense to the government, if they are subsidizing it because it has to go into Alberta. If you do not make some agreement with BCR and allow them to charge that rate, those farmers are likely to haul to the CN points; and even if they haul across the border, right now under the Canadian Wheat Board Act it is allowable. So you are not going to gain anything on that, are you?

• 1230

**Mr. Kroeger:** Except that with the Crow in existence that has not happened because the BCR chose to match the Crow for movement of grain on its lines. If there should be a decision to end that and simply move to commercial rates on the BCR, then I can imagine that the sort of thing that Mr. Hovdebo talks about might come about.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Hovdebo. Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** Thank you, Mr. Chairman.

I would like to briefly refer the witnesses to page 157 of Transport hearings Issue 117 where British Columbia Railway strongly recommends to this committee:

... an amendment to the bill which would, in a similar fashion, allow the minister to enter into agreements with other railways respecting the transportation of grain as contemplated by the proposed Act.

Further to what Mr. Reid suggested:

BCR recommends the payment of subsidies directly to producers. This ensures fairness of treatment to all grain producers regardless of geographic location and allows commercial disciplines to apply.

That is just a point of information.

On further questioning, the BCR made a commitment on a question that I asked Mr. Sturgeon and Mr. Norris: If the government were prepared to treat British Columbia Rail in the same manner as the other two railroads in our country, would your company be prepared to enter into agreement with the federal government as to distance-related rates that would apply identically to those rates that the government would impose by formula on the other two railroads? The answer by Mr. Sturgeon was:

As far as BCR is concerned and on the basis that Canadian National or CP were able to construct rates based on distance and a formula that was in place on their line, I could really see no reason why BCR would not accept that

## [Translation]

Voici un aperçu du type de problèmes. C'est un résumé plutôt bref de ce que j'ai expliqué à M. Mazankowski la semaine dernière.

**M. Hovdebo:** Dans cette région en particulier, et nous serons à même de la comprendre mieux en voyant la carte cet après-midi, il est tout à fait possible qu'une partie considérable de ce grain soit transporté par le CN, ce qui ne manquera pas d'occasionner d'énormes frais supplémentaires au gouvernement, s'il décide de le subventionner pour qu'il se rende en Alberta. Si nous ne passons pas un accord quelconque avec B.C. Rail qui lui permette d'appliquer ce tarif, les fermiers passeront par le CN; et même s'ils chargent leur grain de l'autre côté de la frontière, c'est d'ores et déjà autorisé par la Loi sur la Commission canadienne du blé. Donc, ce n'est pas là que vous ferez des économies.

**M. Kroeger:** Excepté qu'avec la subvention du Nid-de-Corbeau, ça ne s'est jamais produit parce que BC Rail choisissait de s'ajuster aux tarifs du Nid-de-Corbeau pour le transport du grain sur ses lignes. Si l'on prenait la décision de mettre fin à cela et d'adopter tout simplement les tarifs commerciaux, ce que décrit M. Hovdebo pourrait effectivement se produire.

**Le président:** Merci, monsieur Hovdebo. Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Merci, monsieur le président.

J'aimerais demander brièvement aux membres de se reporter à la page 157 des audiences sur le transport, fascicule 117, où BC Rail recommande fortement au Comité ici présent:

... un amendement au projet de loi permettant au ministre, de façon analogue, de conclure des accords avec d'autres compagnies de chemins de fer concernant le transport du grain, tel que l'envisage la loi proposée.

Dans le même ordre d'idée que ce que M. Reid suggérait:

BC Rail recommande le versement de la subvention directement aux producteurs, ce qui garantirait un traitement équitable à tous les producteurs de grain, quel que soit le lieu, et permettrait aux produits commerciaux de bénéficier de la subvention.

Je tenais simplement à apporter des précisions.

A propos d'une autre question, BC Rail a fait une déclaration pour répondre à une question que j'ai posée à M. Sturgeon et à M. Norris: Si le gouvernement acceptait de traiter B.C. Rail de la même manière que les deux autres chemins de fer du Canada, votre compagnie serait-elle prête à conclure un accord avec le gouvernement fédéral concernant des tarifs liés à la distance, qui s'appliqueraient de façon identique aux tarifs que le gouvernement imposerait, suivant une formule donnée, aux deux autres compagnies de chemin de fer. La réponse de M. Sturgeon a été la suivante:

A ce propos, si le Canadien National et le CP en arrivent à fixer des tarifs fondés sur la distance et à trouver une formule applicable à leurs lignes, je ne vois pas pourquoi B.C. Rail n'accepterait pas ce type de formule pour

## [Texte]

type of formula for the construction of grain rates on BCR for the equivalent mileages.

The final question I asked was: So equal treatment to you would provide equal rates and service? The answer by Mr. Sturgeon was:

Yes, I would say that we would certainly consider that.

They have put forward themselves two separate ways of allowing the government to enter into, one, an agreement with the BCR or, another, as Mr. Reid has suggested, payment of the producers in that area. So I find a great deal of difficulty in understanding how the government would in a bill really legislate discrimination against the grain producers in the Peace River.

Mr. Kroeger, I think you said you—"you" meaning the government and the draftsmen of this bill—recognized the problem with those grain producers but went ahead and in legislation are willing to enact what discriminates against people who produce grain in the Peace River country.

For the information, Mr. Chairman, of some of my colleagues, particularly those from the Province of Quebec, the Peace River country is eligible for the Canadian feed livestock freight assistance, the same assistance that is eligible to the people in Quebec. Therefore the Department of Agriculture has viewed that area in the same manner as it has viewed the Province of Quebec for the production of red meat. So I do not see the offset that some of my colleagues are concerned about.

I did that all at once.

**Mr. Kroeger:** In so far as Mr. McKnight's comments are concerned, the regime created by this bill of course is not new. Canadian governments for decades have applied the statutory rate to their own railways, and it was for BCR to decide what it was going to do. Canadian governments since 1967 have paid branch-line subsidies to CN and CP and not to BCR. So the approach here is in no way different from what already exists.

The second point: Discrimination against the producers there only arises as, if and when BCR decides to stop matching CN and CP rates.

• 1235

The third consideration is maybe a bit broader and that has to do with the contributions of provincial governments. The Province of Alberta bought 1,000 hopper cars, which I think involved an outlay of about \$55 million. In the Province of Saskatchewan, the government made a comparable expenditure and even the Government of Manitoba for a time leased some hopper cars. So each of the three Prairie provinces, in one way or another, has made a contribution to the movement of grain. It would be interesting to compare the losses of BCR, which I think maybe run in the order of a couple of million a year . . .

## [Traduction]

l'établissement de tarifs de transport du grain sur ses lignes, sur un nombre de km équivalent.

La dernière question que j'ai posée était la suivante: Donc, si l'on vous accordait le même traitement, vous offririez des tarifs et un service équivalents. Voici la réponse de M. Sturgeon:

Oui, je dirais que nous étudierions sérieusement cette possibilité.

Ils ont proposé deux façons différentes de permettre au gouvernement de conclure un accord avec B.C. Rail, mais une autre façon de procéder consisterait, comme M. Reid l'a suggéré, à verser une indemnité aux producteurs de cette région. Je trouve donc qu'il est extrêmement difficile de comprendre comment le gouvernement pourrait inscrire dans la loi des mesures discriminatoires à l'égard des producteurs de grain de la région de Peace River.

Monsieur Kroeger, je pense que vous avez dit que «vous»—c'est-à-dire le gouvernement et les rédacteurs de ce projet de loi—êtes conscients du problème de ces producteurs de grain, mais ceci ne vous a pas empêché d'inscrire dans la loi des mesures qui défavorisent les gens qui produisent des grains dans la région de Peace River.

A titre d'information, à l'intention de certains de mes collègues, en particulier ceux de la province de Québec, j'aimerais signaler, monsieur le président, que la région de Peace River est admissible à l'aide au transport des provendes, soit la même subvention à laquelle ont droit les gens du Québec. Par conséquent, le ministre de l'Agriculture traite cette région de la même façon qu'il traite la province de Québec en ce qui a trait à la production de la viande rouge. Je ne vois donc pas l'iniquité qui trouble mes collègues.

J'ai tout fait en même temps.

**M. Kroeger:** Pour répondre aux commentaires de M. McKnight, disons que le régime créé par ce projet de loi n'est naturellement pas nouveau. Pendant des décennies, les gouvernements canadiens ont appliqué des tarifs réglementés à leurs propres chemins de fer et on a laissé à B.C. Rail le choix de décider d'une ligne de conduite. Depuis 1967, les gouvernements canadiens ont versé des subventions au CN et au CP pour leurs lignes d'embranchement mais non à B.C. Rail. La méthode n'est donc absolument pas nouvelle.

Le second point: c'est qu'il n'y a discrimination à l'égard des producteurs que si B.C. Rail décide d'arrêter d'ajuster ses tarifs à ceux du CN et du CP.

La troisième considération est peut-être un peu plus large ce qui est dû aux contributions des gouvernements provinciaux. La province de l'Alberta a acheté 1,000 wagons-trémies ce qui, je crois, signifiait un déboursé d'environ 55 millions de dollars. Le gouvernement de la Saskatchewan a fait une dépense comparable et le gouvernement du Manitoba lui-même a, à un certain moment, loué des wagons-trémies. Ainsi chacun des trois provinces des Prairies ont, d'une façon ou d'une autre, fait une contribution au mouvement du grain. Il serait intéressant de comparer les pertes du BCR, qui sont, à mon avis, de l'ordre d'environ 2 millions de dollars par an.



[Text]

**Mr. McKnight:** On grain movement . . .

**Mr. Kroeger:** —on grain movement, yes—it would be interesting to compare those with the expenditures made by other provincial governments.

**The Chairman:** Final word, Mr. Tessier.

**M. Tessier:** Monsieur le président, je voudrais simplement expliquer notre position. On dit que les habitants de la région de Peace River sont des Canadiens. Nous aussi, on veut le même traitement pour tous les Canadiens. C'est la même chose quand on parle des bénéfices du *Crow* qui sont accordés aux producteurs. On est d'accord aussi pour que devant nos lois, les producteurs puissent avoir des avantages comparables et, si possible, des avantages égaux. Mais dans leur témoignage, les représentants de *B.C. Rail* ne m'a pas convaincu de leur logique. C'est-à-dire que quand ils veulent avoir les subventions de transport, ils crient au nom des producteurs. Moi, je leur dis: Parlons transport; C-155, c'est une mesure de transport. S'il y a lieu de leur donner une forme de subvention, pour être tout aussi juste envers une compagnie de transport qu'envers une autre, eh bien, qu'on la leur donne. Mais c'est une question de principe pour nous: si l'on parle d'une politique nationale, on doit pouvoir traiter en termes nationaux. Si *B.C. Rail* doit avoir des compensations au même titre qu'une autre compagnie de transport, nous, on dit oui; mais si c'est une porte ouverte pour faire de C-155 une mesure qui devienne typiquement agricole, c'est là qu'on s'oppose. Si je me réfère à la page 117:65 des comptes rendus du Comité des transports, à la question que j'ai posée aux représentants de *B.C. Rail*, je constate qu'ils ne m'ont certainement pas répondu. Ils nous disent qu'ils veulent avoir un traitement égal, mais quand ils réclament ce traitement égal, ce n'est pas de la logique inattaquable. Alors, c'est ce que nous pensons et c'est ce que je pense. Nous ne sommes contre personne. Nous disons purement et simplement que les principes doivent être clairs. Si les producteurs de la région de Peace River doivent avoir des avantages par le biais du transport, qu'on les leur donne, comme ailleurs dans le reste du pays, mais il n'est pas question que nous acceptions ce type de discrimination ou que nous ouvrons une porte à de la discrimination éventuelle chez les producteurs.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, may I make a concluding appeal, if I could, to Mr. Tessier and Mr. Ostiguy in terms of their position?

**The Chairman:** All right, and that is the final word on this issue, because I do not think we are very close to our definition at the moment.

**Mr. Mayer:** Thank you very much, Mr. Chairman. Just very briefly, through you to Mr. Ostiguy and Mr. Tessier, one of the problems that I understand the Quebec producers have with the method of payment with some of it going to the producer is that they are concerned about the competitiveness of the livestock industry in Quebec with the people who are going to be receiving this subsidy in western Canada. I would simply say to them that surely, on an experimental basis to the review period, which would be one or two or three years—and

[Translation]

**M. McKnight:** Au sujet du mouvement du grain . . .

**M. Kroeger:** Oui, pour le mouvement du grain. —Il serait intéressant de les comparer aux dépenses qui ont été faites par les autres provinces.

**Le président:** Un dernier mot, monsieur Tessier.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman, I would simply like to explain our position. People say that the inhabitants of the Peace River region are Canadians. We, as well, we want the same treatment for all Canadians. It is the same thing when *Crow* benefits are granted to producers. We also agree that, under our laws, producers should have comparable advantages and, if possible, equal advantages. However, in their testimony, the representatives of *B.C. Rail* did not convince me with their logic. That is, that when they want transportation subsidies, they call out for them on behalf of the producers. Myself, I say to them: Let us talk about transportation; C-155 is a transport measure. If there are grounds for giving them a form of subsidy, so as to be as fair to one transportation company as to another; well, it should be given to them. But it is a question of principle for us: if we are talking about a national policy, we should be able to act in national terms. If *B.C. Rail* is to receive compensations in the same way as another transportation company, we, we say yes; but if this is an open door whereby C-155 is made into a measure which becomes typically agricultural, that is where we object. If I turn to page 117:65 of the minutes of the Transport Committee, to the question which I asked the representatives of *B.C. Rail*, I note that they most certainly did not answer me. They tell me that they want equal treatment, but when they claim this equal treatment, their logic is not faultless. Now, that is what we think and what I think. We are not against anyone. We are saying purely and simply that the principles should be clear-cut. If producers in the Peace River region are to receive benefit through transportation, then it should be given to them, as is the case in other parts of the country, but it is not a question of our accepting this type of discrimination, or of our opening the door to future discrimination on the part of the producers.

**Le président:** Merci.

**M. Mayer:** Monsieur le président, puis-je faire un dernier appel à MM. Tessier et Ostiguy quant à leur position?

**Le président:** D'accord, et ce sera le dernier mot sur cette question, car nous sommes, à mon avis, assez loin de notre définition en ce moment.

**M. Mayer:** Merci beaucoup, monsieur le président. Ce sera très bref, et par votre entremise, c'est à MM. Ostiguy et Tessier que je m'adresse: l'un des problèmes, si je comprends bien, qu'ont les producteurs du Québec, avec la méthode de paiement avec une partie qui s'en va au producteur c'est qu'ils s'inquiètent de la concurrence que leur fait l'industrie du bétail au Québec avec des gens qui vont recevoir ces subsides dans l'Ouest du Canada. J'aimerais simplement leur dire que certainement, sur une base expérimentale pendant la période

## [Texte]

it looks as though we are going to have a beefed up review clause in the bill—with a region that is that far away from Quebec—as far away as you can possibly get in the country—that has the potential to be agriculturally competitive with producers in Quebec, the members from Quebec would at least be willing to look at that on an experimental basis to determine if in fact a method of payment that involves the producers is going to provide any undue competitive advantage to producers outside of Quebec.

• 1240

I would appeal to the members from Quebec to take a look at this on an experimental basis to see if we can gain some information, as Mr. Reid said, and also to see if in fact there is going to be any unfair advantage given to producers outside Quebec vis-à-vis the meat industry in Quebec. I think it is an excellent idea that Mr. Reid has, and I see no reason why the members from Quebec should be so concerned about it, because the area involved is a long way away and it is going to be for a very brief experimental period. I would simply appeal to them to take a look at Mr. Reid's suggestions in that light.

**The Chairman:** Thank you.

With that, I adjourn the committee until 2.00 this afternoon.

## AFTERNOON SITTING

• 1408

**The Chairman:** Order, please! We resume consideration of Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof. We are still on Clause 2.(1).

## On Clause 2—\*Definitions

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, we are dealing with the definition of "movement".

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, if it were in order, subject to any other amendments which for the purpose of order, may be inserted earlier than Clause 2.(1)(b), I have an amendment that Bill C-155 be amended in Clause 2.(1)(b) in the definition of "movement" by deleting all words on line 20, following the words "British Columbia". I have copies here in French and English.

**The Chairman:** Will you explain the intent, please?

**Mr. Mazankowski:** The effect of this would treat the application of the statutory rate on an equal basis for all grain movements, both east to Thunder Bay and west to the ports of British Columbia.

## [Traduction]

d'analyse, qui serait d'une année, de deux ou de trois—et il semble que bien que nous allons avoir une clause d'analyse d'amélioration dans le projet de loi—avec une région qui se trouve aussi loin du Québec—aussi loin qu'il est possible d'aller au pays—qui a le potentiel d'être concurrentiel, sur le plan de l'agriculture, avec les producteurs au Québec, les membres du Québec devraient au moins considérer la chose sur une base expérimentale pour déterminer, si, en fait, une méthode de paiement qui implique les producteurs fournirait des avantages concurrentiels indus aux producteurs à l'extérieur du Québec.

Je demande instamment aux représentants du Québec de considérer que ce sera provisoire. Nous pourrions en tirer des renseignements, comme l'a dit M. Reid, et également constater s'il est bien vrai que les producteurs de viande extérieurs au Québec en tirent des avantages injustes par rapport à ceux du Québec. Je trouve l'idée de M. Reid excellente et je ne vois vraiment pas pourquoi les représentants du Québec s'en inquièteraient; en effet, la région considérée est très éloignée et l'expérience sera brève. Je leur demande simplement d'examiner les suggestions de M. Reid dans cette perspective.

**Le président:** Merci.

Sur ce, la séance est levée jusqu'à 14 heures.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît! Nous reprenons l'étude du Bill C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence. Nous poursuivons l'étude de l'article 2.(1).

## Article 2—Définitions

**Le président:** Monsieur Mazankowski, nous en sommes à l'étude de la définition de «mouvements du grain».

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si c'est recevable, sous réserve de tout autre amendement qui pourrait être inséré avant cet alinéa, je propose que la définition de «mouvements du grain», à l'article 2.(1)(b) du Bill C-155, soit modifiée par la suppression, à la ligne 19, des mots suivant l'expression «Colombie-Britannique». J'ai des copies de cet amendement en français et en anglais.

**Le président:** Voudriez-vous expliquer la portée de cet amendement, s'il vous plaît?

**M. Mazankowski:** Par cet amendement, le tarif statutaire s'appliquerait de façon égale à tous les mouvements du grain, que ce soit à l'est à destination de Thunder Bay ou à l'ouest à destination des ports de Colombie-Britannique.



[Text]

• 1410

If you look at clause, Mr. Chairman, you will find that the application of the statutory freight rate in the case of grain movement to British Columbia only applies to those movements destined for export. By removing the word "export" it then opens it up to provide for the application of the statutory freight rate for domestic movements as well.

There is a feeding industry in British Columbia. There is an application of feed freight assistance for movements both directions, both east of Thunder Bay, and there is feed freight assistance for movements to British Columbia.

I guess the reason for me moving this amendment is two-fold. First it is to ensure that feed users in both regions will be treated equally, and also to question the officials as to the reasons for excluding the domestic movements under the statutory freight rate, other than the fact that it was the way the application of the statutory freight rate was, I suppose, under Order No. 448.

I see we have representatives from the Department of Agriculture, and perhaps one of them could explain to the committee the implications of such an amendment, and perhaps Mr. Kroeger and the general counsel could also comment on it. It just seems to me that we should be trying to ensure that the application of the freight rate does not discriminate unduly between regions.

**The Chairman:** Just one simple question if I might, Mr. Mazankowski. If the grain is moved to the port, would it not automatically be for export?

**Mr. Mazankowski:** Not necessarily, although I am not sure. Perhaps the officials could better explain that. I suppose, if that were the case and if my amendment were to be . . .

**The Chairman:** Unnecessary.

**Mr. Mazankowski:** No, if it were to be considered then I would have to remove the words "to a port". I would then say "from any point on any line of railway west of Thunder Bay or Armstrong, or to British Columbia".

For all intents and purposes, yes, if it were to move to a port of British Columbia then perhaps in most circumstances it would be destined for export, but not necessarily. I guess what I am really after is to ensure that the benefit of the application of the statutory freight rate would apply to the feed users in British Columbia as well as eastern Canada, because grain for domestic consumption moves east to Thunder Bay under the statutory freight rate, but for domestic consumption it does not move west under the statutory freight rate.

**The Chairman:** If I follow your line of argument, then grain moving east from a port in British Columbia would not apply for the statutory rate either.

[Translation]

Si vous regardez cette clause, monsieur le président, vous constaterez que l'application du tarif statutaire du fret—dans le cas du mouvement du grain vers la Colombie-Britannique—ne s'applique qu'aux mouvements destinés à l'exportation. En éliminant le mot «exportation» cela ouvre la porte à l'application du tarif statutaire de fret, également aussi aux mouvements intérieurs.

Il y a une industrie de graines fourragères en Colombie-Britannique. Il y a l'application d'une aide au fret des graines fourragères pour leur mouvement dans les deux directions, tant à l'est de Thunder Bay, et il y a une aide de ces mêmes frets pour le transport en direction de la Colombie-Britannique.

Je suppose que je propose cet amendement pour deux raisons. C'est tout d'abord pour assurer que les utilisateurs d'aliments pour bestiaux soient traités de la même façon dans les deux régions, et c'est aussi pour demander aux autorités que les raisons de l'exclusion des mouvements intérieurs en vertu du tarif statutaire de fret autres que le fait de la façon d'appliquer le tarif statutaire de fret en vertu, je crois de l'ordonnance n° 448.

Je vois que nous avons des délégués du Ministère de l'agriculture. L'un d'eux pourrait peut-être expliquer au Comité les implications d'un tel amendement, et M. Kroeger et l'avocat général pourraient aussi faire leurs commentaires à ce sujet. Il me semble, tout simplement que nous devrions essayer de nous assurer que l'application du tarif de fret ne fait aucune discrimination induite entre les régions.

**Le président:** Puis-je vous poser une simple question, monsieur Mazankowski? Si le grain s'en va dans un port, n'est-il pas automatiquement destiné à l'exportation?

**M. Mazankowski:** Pas nécessairement, bien que je n'en sois pas tout à fait certain. Les autorités pourraient sans doute vous l'expliquer mieux que moi. Je suppose, si c'était le cas et si mon amendement allait . . .

**Le président:** Ce n'est pas nécessaire.

**M. Mazankowski:** Non, si ce devait être considéré, je devrais alors éliminer le terme «Vers un port». Je dirais donc: «en provenance de tout point sur n'importe quelle ligne de chemin de fer à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong, ou en direction de la Colombie-Britannique».

Moralement parlant, oui, s'il devait se diriger vers un port de la Colombie-Britannique, alors serait-il, la plupart du temps, destiné à l'exportation, mais pas nécessairement. Je pense que mon intention est surtout d'assurer que le bénéfice de l'application du tarif statutaire de fret s'applique aux utilisateurs à céréales fourragères en Colombie-Britannique tout autant qu'à l'est du pays, parce que le grain destiné à la consommation intérieure va de l'est vers Thunder Bay, en vertu des tarifs statutaires de fret mais pour la consommation domestique, il ne va pas en direction de l'ouest en vertu du tarif statutaire de fret.

**Le président:** Si je comprends bien votre argument, le grain qui va en direction de l'est en provenance d'un port de

[Texte]

**Mr. Mazankowski:** Yes . . . 'from any point on any line of railway west of Thunder Bay or Armstrong to Thunder Bay"—yes, it would apply. Any grain from British Columbia to Thunder Bay would qualify.

**The Chairman:** No, no, I am talking about grain that had already moved west to the port. If it moved back east again for feed purposes, the statutory rate would not apply.

**Mr. Mazankowski:** Well, it does not move that way.

**The Chairman:** Well, once it is at the port, if it does not move east, north or south, it cannot move further west for feed grain purposes in Canada.

**Mr. Mayer:** Except that it can stay in the Fraser Valley and be fed there.

**Mr. Mazankowski:** That is right.

**The Chairman:** In the Fraser Valley.

**Mr. Hargrave:** And in the interior, too.

**The Chairman:** It would still have to move back east again if it moved from the port.

**Mr. Hargrave:** It would remain in British Columbia.

• 1415

**Mr. Mazankowski:** Yes, in order to fulfil my objective, Mr. Chairman, I would have to remove the word "port". I can certainly do that in the form of a subamendment, or somebody can.

**The Chairman:** Yes. Anyway, let us hear the officials on it.

**Mr. Mazankowski:** I guess what I am really after is a reaction from the officials and some dialogue on it. Perhaps it is unworkable; perhaps there are specific reasons for the fact that it was not considered, but I would like to have them. I would like to have that.

**The Chairman:** I am just trying to ascertain, Mr. Mazankowski, whether it was redundant. Let us hear from . . .

**Mr. Mazankowski:** Your incisive mind has caused me to take a second look at this and recognize that I did not examine it fully enough to achieve the intention I was after, and I appreciate that.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, I think I would like to start, as Mr. Mazankowski suggested, and invite Mr. Migie from the Department of Agriculture to describe some of the implications, and then I will comment further as well.

**The Chairman:** All right. Mr. Migie.

**Mr. Migie:** Mr. Mazankowski, I am assuming that what would happen is that the low statutory rates would apply to Vancouver, and then from Vancouver that grain would

[Traduction]

Colombie-Britannique ne pouvait pas profiter lui non plus du tarif statutaire.

**M. Mazankowski:** Oui—«en provenance de tout point, sur n'importe quelle ligne de chemin de fer à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong en direction de Thunder Bay»—oui cela s'appliquerait. Tout grain transporté de Colombie-Britannique vers Thunder Bay se qualifie.

**Le président:** Non, non, je parle du grain qui a déjà été transporté en direction de l'ouest vers un port. S'il revient à l'est à titre de céréales fourragères le tarif statutaire ne s'appliquera pas.

**M. Mazankowski:** Bien, il ne circule pas de cette façon.

**Le président:** Une fois qu'il est au port, il ne s'en va pas en direction de l'est, du nord ou du sud, il ne peut aller plus à l'ouest pour servir de céréales fourragères au Canada.

**M. Mayer:** Si ce n'est de rester dans la Fraser Valley et d'y être utilisé comme graines fourragères.

**M. Mazankowski:** C'est exact.

**Le président:** Dans la Fraser Valley.

**M. Hargrave:** Et à l'intérieur aussi.

**Le président:** Il devra s'en aller dans la direction de l'est s'il quitte le port.

**M. Hargrave:** Il resterait en Colombie-Britannique.

**M. Mazankowski:** Oui, pour atteindre mon objectif, monsieur le président, je devrais enlever le mot «port». Je peux certainement le faire sous la forme d'un sous-amendement, ou quelqu'un d'autre peut le faire.

**Le président:** Oui, de toute façon, écoutons les autorités à ce sujet.

**M. Mazankowski:** Je pense que ce que je recherche en fait c'est de provoquer une réaction chez les autorités afin d'entamer un dialogue à ce sujet. C'est peut-être infaisable. Il y a peut-être des raisons bien particulières pour que cela n'ait pas été considéré, mais j'aimerais les savoir. J'aimerais les savoir.

**Le président:** J'essaie seulement de m'assurer, monsieur Mazankowski, que c'était superflu. Écoutons . . .

**M. Mazankowski:** Votre esprit incisif m'a fait y penser à nouveau et je reconnais que je l'ai pas souvent examiné en fonction de mon objectif, et je l'apprécie.

**Le président:** Merci. Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, je crois que j'aimerais commencer comme le suggérait M. Mazankowski, et inviter M. Migie du ministère de l'Agriculture à décrire certaines des implications et j'y ajouterai mes commentaires.

**Le président:** D'accord. Monsieur Migie.

**M. Migie:** Monsieur Mazankowski, je suppose que ce qui arriverait, c'est que les tarifs statutaires inférieurs s'appliqueraient à Vancouver, puis le grain serait alors, probablement,



[Text]

presumably be trucked—and I guess there would have to be some proof that it did reach Vancouver... to the nearby regions.

**Mr. Kroeger:** Excuse me. If I understood Mr. Mazankowski correctly, he was really talking about movement by grain under the statutory rate to any point in British Columbia.

**Mr. Mazankowski:** Yes.

**The Chairman:** Well now, let us be specific. His amendment says that...

**Mr. Mazankowski:** My amendment simply removes the word "export", so let us deal with it on that basis.

**The Chairman:** "for export".

**Mr. Kroeger:** But I thought there was also a conclusion that the word "port" would have to be removed.

**Mr. Mazankowski:** It may have to be, but...

**Mr. Kroeger:** Okay.

**Mr. Migie:** Just in terms of some information about where the feed grain would likely go, and the amounts that we are talking about, I have some information that the British Columbia Federation of Agriculture prepared in connection with the feed grain policy review. I do not believe they submitted a brief; at least if so I did not see it. I know it did not appear in British Columbia. But based on 1981 data in the mainland area, which would be a prime candidate, we would be talking about 205,000 tonnes of grain that they are in deficit. In the case of...

**Mr. Mazankowski:** That was for the year...?

**Mr. Migie:** 1981. That might be sort of a prime area, but there are a few others where you could imagine the situation where they would benefit by buying grain.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Migie, I see you have a copy of the Canadian Livestock Feed Board of Canada Annual Report, 1981-1982. At page 7, could you explain what the 553,318 tonnes means there? What does that figure represent?

**Mr. Migie:** That is the total number of tonnes going to British Columbia that received freight assistance.

**Mr. Mazankowski:** Okay.

**Mr. Migie:** The source of those tonnes, if you will, are shown on page 9 in that document, where you will see that most of it came from the prairie provinces, and a small amount from the Peace River district in British Columbia.

**Mr. Mazankowski:** Then why do you say that there is a 205,000 tonne deficit?

**Mr. Migie:** By deficit, I meant that they produced feed grain in that area...

**Mr. Mazankowski:** I see.

[Translation]

transporté par camion—et j'imagine qu'il serait nécessaire d'avoir certaines preuves de son arrivée à Vancouver en direction des régions avoisinantes.

**M. Kroeger:** Excusez-moi. Si je comprends bien M. Mazankowski, il parlait en fait du mouvement du grain vers toute autre destination en Colombie-Britannique en vertu des tarifs statutaires.

**M. Mazankowski:** Oui.

**Le président:** Bon, maintenant soyons précis. Son amendement dit que...

**M. Mazankowski:** Dans mon amendement, j'élimine tout simplement le mot «exportation», aussi partons-nous de cette base.

**Le président:** «pour l'exportation».

**M. Kroeger:** Mais je pensais aussi qu'on avait conclu que le mot «port» devait également être éliminé.

**M. Mazankowski:** Il peut avoir à être enlevé, mais...

**M. Kroeger:** D'accord.

**M. Migie:** À titre d'information seulement sur la destination probable de céréales fourragères, et sur les montants dont nous parlons, j'ai de la documentation que la Fédération de la Colombie-Britannique de l'Agriculture a préparée à l'occasion de l'examen des politiques des céréales fourragères. Je ne pense pas qu'ils aient présenté un mémoire à ce sujet; s'ils l'ont fait, je ne l'ai pas vu. Je sais qu'il n'a pas été publié en Colombie-Britannique. Mais en se basant sur les données de 1981 pour le secteur de «terre ferme», qui serait un candidat de première classe, on parlerait d'environ 205,000 tonnes de grains qui sont en déficit. Dans le cas de...

**M. Mazankowski:** C'était pour l'année...

**M. Migie:** 1981. Ceci pourrait être un secteur de première classe, mais il y en a aussi quelques autres qui pourraient, j'imagine, être en situation de bénéficier de l'achat de grains.

**M. Mazankowski:** Monsieur Migie, je vois que vous avez une copie du Rapport annuel de la Commission canadienne des céréales fourragères, 1981-1982. À la page 7, pouvez-vous nous expliquer ce que signifie ces 553,318 tonnes? Que représente ce chiffre?

**M. Migie:** Ce chiffre représente le nombre total de tonnes en direction de la Colombie-Britannique qui ont bénéficié d'une aide pour le fret.

**M. Mazankowski:** D'accord.

**M. Migie:** La source d'où proviennent ces tonnes, si vous voulez, sont indiquées à la page 9 de ce document, où vous verrez que la grande majorité venaient des provinces des Prairies, et une autre petite partie du district de Peace River en Colombie-Britannique.

**M. Mazankowski:** Alors pourquoi dites-vous qu'il y a un déficit de 205,000 tonnes?

**M. Migie:** Par déficit, je voulais dire que ces grains produisent des céréales fourragères dans ce secteur...

**M. Mazankowski:** Je vois.

[*Texte*]

**Mr. Migie:** —but they also in the livestock industry have a demand which exceeds their production, and so they are net importers. Right now they would be receiving feed freight assistance. If you made the change . . .

**Mr. Mazankowski:** Why would they be receiving 553,000 tonnes when they only need 205,000?

**Mr. Migie:** That was just the mainland. By the mainland, I am talking about a district . . .

**Mr. Mazankowski:** Oh, all right.

**Mr. Migie:** —just a district which is used in this document to refer to very close around Vancouver—the Vancouver area.

**Mr. Mazankowski:** Okay. Could you explain just for the benefit of the committee what the feed freight assistance covers?

**Mr. Migie:** What crops do you mean?

**Mr. Mazankowski:** Yes; how is it applied?

• 1420

**Mr. Migie:** A freight rate is set which would be reduced by a certain amount. In the case of British Columbia, that is given in the document on page 44 for the various zones, and it would range from \$3 a tonne to as high as \$17 a tonne.

**A Witness:** Is that the reduction or the freight rate?

**Mr. Migie:** That is the reduction the feed freight assistance provides. I think the average, just to look at it crudely, would be a little over \$10 per tonne, because we spent \$5.95 million moving 553,000 tonnes.

**Mr. Mazankowski:** Okay. All right.

**Mr. Migie:** That would compare, in terms of a Crow benefit, if it were an average distance—you are talking of \$20 per tonne. So the feed freight assistance makes up part of the differential.

**Mr. Mazankowski:** Okay, what would the average freight rate be, then?

**Mr. Migie:** The average freight rate—and these are 1982; and I will give from Calgary to Vancouver—it was \$26.01 per tonne.

**Mr. Mazankowski:** So then you would subtract \$10 a tonne. How did you get the \$20 a tonne?

**Mr. Migie:** The \$20 per tonne is just an average of what the Crow benefit is. So if in fact it was typical movement in distance, you would have \$20 per tonne for every tonne that you added in terms of grain—a \$20 per tonne charge. Now, in fact if all of it came from the Peace River area or a long way away, then you would have a greater differential.

**Mr. Mazankowski:** How does the application of the feed freight assistance and the freight rate in British Columbia

[*Traduction*]

**M. Migie:** . . . mais, eux aussi, dans l'industrie des bestiaux, ont une demande en excès de leur production, aussi sont-ils définitivement des importateurs. En ce moment, ils recevraient de l'aide pour le fret des aliments pour bestiaux. Si vous avez fait le changement . . .

**M. Mazankowski:** Pourquoi recevraient-ils 553,000 tonnes quand ils n'en ont besoin que de 205,000?

**M. Migie:** Ce n'était que pour le «mainland». Par «mainland» je parle d'un district . . .

**M. Mazankowski:** Oh, d'accord.

**M. Migie:** . . . c'est le nom d'un district utilisé dans ce document pour parler de la région qui se trouve très près de Vancouver—autour de Vancouver.

**M. Mazankowski:** D'accord. Pourriez-vous expliquer dans l'intérêt du Comité, ce que couvre l'aide sur le fret?

**M. Migie:** De quelles récoltes voulez-vous parler?

**M. Mazankowski:** Oui, comment elle s'applique?

**M. Migie:** On établit un tarif de fret réduit d'un certain montant. Dans le cas de la Colombie-Britannique, vous le trouvez à la page 44 du document pour les différentes zones et cela peut aller de \$3 la tonne jusqu'à \$17 la tonne.

**Un témoin:** Est-ce la réduction ou le montant du tarif de fret?

**M. Migie:** C'est la réduction qui fournit l'assistance au fret des céréales fourragères. Je crois que la moyenne, en le regardant rapidement serait d'un peu plus de \$10 la tonne, puisque nous avons dépensé 5.95 millions de dollars pour transporter 553,000 tonnes.

**M. Mazankowski:** D'accord. C'est bien.

**M. Migie:** Ceci se comparerait, en fonction des avantages des accords du Pas du Nid-de-Corbeau, si c'était une distance moyenne—vous parlez de \$20 la tonne. Ainsi l'aide au fret des aliments pour animaux représente en partie de la différence.

**M. Mazankowski:** D'accord, que serait alors le tarif moyen de fret?

**M. Migie:** Entre Calgary et Vancouver, en 1982, le tarif moyen de fret était de \$26.01 la tonne.

**M. Mazankowski:** Alors vous soustrayez \$10 la tonne. Comment êtes-vous arrivé à \$20 la tonne?

**M. Migie:** Le \$20 la tonne n'est qu'une moyenne de ce que représente l'avantage offert par le Nid-de-Corbeau. Aussi, si c'était en fait un mouvement typique en distance, vous auriez \$20 par tonne pour chaque tonne que vous ajoutez en termes de grains—une charge de \$20 la tonne. Mais si tout venait du secteur de Peace River, ou de beaucoup plus loin, vous auriez alors une bien plus grande différence.

**M. Mazankowski:** Comment se comparent l'application de l'aide au fret des céréales fourragères et les tarifs du fret avec



[Text]

compare proportionately with the same combination on movements to eastern Canada in terms of percentages? Have you any sort of a . . .

**The Chairman:** You mean from Thunder Bay east?

**Mr. Mazankowski:** Well, in terms of the total freight rate on the movement of a tonne of grain to the eastern consumer.

What I am trying to get at is there a form of discrimination under this application of the statutory freight rate and the application of feed freight assistance with the feed user in British Columbia vis-à-vis his counterpart in eastern Canada? I guess that is it in a nutshell.

**Mr. Migie:** I am not sure there is an easy answer to that, because if you think of someone from Thunder Bay, you are going to think of a corn-competitive price. From Thunder Bay to certain parts of Quebec there is no feed freight assistance. As you keep moving east you start to develop it and it increases. So there is no real one answer. The only point would be to look at the amount paid. Keep in mind the total program was \$15.368 million. For example in Nova Scotia, the average was around \$10 per tonne—the average, if you will, freight assistance; a little more than that to P.E.I. So the rates per tonne are not really out of line in the case of the different areas.

**Mr. Mazankowski:** Except that the feed user in British Columbia pays a compensatory rate while the feed user in eastern Canada pays the statutory rate to Thunder Bay.

**Mr. Migie:** Except because he has the option of the corn, it would not matter to him too much if the rate were to go up. He is indifferent.

**Mr. Mazankowski:** So the corn-competitive formula forces the price to drop to meet competition in eastern Canada.

**Mr. Migie:** In effect.

**Mr. Mazankowski:** I see.

**The Chairman:** Could I have a supplementary there, Mr. Mazankowski?

**Mr. Mazankowski:** Certainly.

**The Chairman:** My supplementary I guess would be something like this; and it would refer to situations under part (a) of that definition. If, for instance, feed grain were moving from Calgary east to Winnipeg and were being fed in Manitoba, would it be eligible for the Crow subsidy?

• 1425

**Mr. Migie:** No. It has to go to Thunder Bay.

**The Chairman:** It has to go to Thunder Bay in order to get the subsidy?

[Translation]

des mouvements de même combinaison en direction de l'est du Canada en termes de pourcentages? Avez-vous une sorte . . .

**Le président:** Voulez-vous dire de Thunder Bay?

**M. Mazankowski:** En termes du tarif global de fret sur le mouvement d'une tonne de grain à destination d'un consommateur de l'est.

Ce que j'essaie de dire est qu'il existe une forme de discrimination en vertu de cette application du tarif statutaires de fret et que l'application de l'aide au fret des céréales fourragères avec l'utilisateur en Colombie-Britannique vis-à-vis de son homologue dans l'est du Canada? J'imagine que ceci résume toute l'affaire.

**M. Migie:** Je ne suis pas certain qu'il y ait à cela une réponse facile parce que si vous pensez à quelqu'un de Thunder Bay, vous allez penser prix compétitif du maïs. Pour venir de Thunder Bay en direction de certaines parties du Québec, il n'y a aucune aide pour le fret des céréales fourragères. A mesure que vous allez vers l'est, vous commencez à le développer et il augmente aussi. Aussi, n'y a-t-il pas de véritable réponse. Le seul point serait de considérer le montant qui a été payé. Rappelez-vous que l'ensemble du programme se montait à 15,368 millions de dollars. Par exemple, en Nouvelle-Écosse, la moyenne était d'environ \$10 par tonne—c'est, si vous voulez, la moyenne de l'aide au fret; un peu plus que celle pour l'I.-P.-E.. Ainsi les tarifs par tonne ne sont pas réellement désalignés dans le cas des différents secteurs.

**M. Mazankowski:** Excepté que l'utilisateur de céréales fourragères en Colombie-Britannique paie un tarif de compensation alors que l'utilisateur dans l'est du Canada paie le tarif statutaire jusqu'à Thunder Bay.

**M. Migie:** Excepté parce qu'il a l'option du maïs, cela n'aurait pas beaucoup d'importance pour lui si le tarif devait augmenter. Il est indifférent.

**M. Mazankowski:** Ainsi la formule concurrentielle du maïs force-t-elle le prix à baisser pour faire face à la concurrence dans l'est du Canada.

**M. Migie:** En effet.

**M. Mazankowski:** Je vois.

**Le président:** Pourrais-je avoir une question supplémentaire, monsieur Mazankowski?

**M. Mazankowski:** Certainement.

**Le président:** Ce serait, je crois, quelque chose comme cela; se référant aux situations qui se présentent en vertu de l'alinéa a) de cette définition. Si par exemple, les céréales fourragères de Calgary pour aller du côté est en direction de Winnipeg devaient être utilisées au Manitoba, seraient-elles éligibles aux subsides du Nid-de-Corbeau?

**M. Migie:** Non. Elles doivent aller à Thunder Bay.

**Le président:** Elles doivent se rendre à Thunder Bay pour bénéficier de ces subsides?

[Texte]

**Mr. Migie:** Or to Armstrong.

**The Chairman:** Or Armstrong. Okay.

**Mr. Kroeger:** So the statutory rate does not apply to feed grain movements on the prairies.

**The Chairman:** Okay. Within the prairies?

**Mr. Kroeger:** That is right, within the prairies.

On Mr. Mazankowski's point, as I understand it the statutory rate fundamentally is irrelevant to the price of feed grain in eastern Canada because your price in, say, Montreal is essentially the Thunder Bay price plus transportation costs, and what you do if you are in Calgary—it is the Thunder Bay price minus transportation costs.

**Mr. Mazankowski:** Under current policy.

**Mr. Kroeger:** Yes, that is all we have.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I have a supplementary. I think Mr. Mazankowski said something about the feed grain users in eastern Canada paying the statutory freight rate to Thunder Bay, or words to that effect. Is it not correct that the grain producers of western Canada have the freight rate deducted from their price and that the price from Thunder Bay on is the feed grain price less the statutory freight rate?

**The Chairman:** No.

**Mr. Kroeger:** The price in Montreal is the Thunder Bay price plus transportation costs.

**Mr. Benjamin:** From Thunder Bay.

**Mr. Kroeger:** From Thunder Bay. But the Thunder Bay price . . .

**Mr. Benjamin:** The grain producers of western Canada pay the statutory rate to Thunder Bay.

**Mr. Kroeger:** Yes, and the Thunder Bay price is not affected . . .

**Mr. Benjamin:** Feed grain users in eastern Canada do not have any part of that.

**Mr. Kroeger:** That is right. The Thunder Bay price is not affected by the cost of getting it to Thunder Bay, whatever that might be. Whether it is \$5 a tonne or \$20 a tonne, the price in Thunder Bay is the same . . .

**The Chairman:** Is this not precisely the purpose of the Crow rate?

**Mr. Kroeger:** Yes. So we are helping . . .

**Mr. Benjamin:** Exactly, we are helping out . . .

**An hon. Member:** We are helping out on the price of barley in the prairies.

**Mr. Benjamin:** Western Canadian grain producers are helping out the eastern feed grain users at—what is it, 2.5¢ per . . . ? Our farmers pay the freight to Thunder Bay.

[Traduction]

**M. Migie:** Ou à Armstrong?

**Le président:** Ou Armstrong. D'accord.

**M. Kroeger:** Ainsi le tarif statuaire ne s'applique-t-il pas aux mouvements des céréales fourragères sur les Prairies.

**Le président:** D'accord. À l'intérieur des Prairies.

**M. Kroeger:** C'est exact, à l'intérieur des Prairies.

Sur le point de M. Mazankowski, si je comprends bien le tarif statuaire n'a fondamentalement rien à voir avec le prix des céréales fourragères dans l'est du Canada, parce que votre prix à, disons Montréal, est essentiellement le prix de Thunder Bay augmenté des frais de transport et ce que vous faites si vous êtes à Calgary . . . c'est le prix de Thunder Bay diminué des frais de transport.

**M. Mazankowski:** En vertu de la politique actuelle.

**M. Kroeger:** Oui, c'est tout ce que nous avons.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** J'ai une question supplémentaire. Je crois que M. Mazankowski a dit quelque chose au sujet des utilisateurs des graines fourragères de l'est du Canada qui paient le tarif statuaire en direction de Thunder Bay, ou quelque chose à cet effet. Il n'est pas exact que les producteurs de grains de l'ouest du Canada aient des tarifs de fret déduits de leurs prix et que le prix en provenance de Thunder Bay soit le prix des graines fourragères moins le tarif statuaire de fret?

**Le président:** Non.

**M. Kroeger:** Le prix à Montréal est le prix de Thunder Bay augmenté des frais de transport.

**M. Benjamin:** En provenance de Thunder Bay.

**M. Kroeger:** En provenance de Thunder Bay. Mais le prix de Thunder Bay . . .

**M. Benjamin:** Les producteurs de grains de l'ouest du Canada paient le tarif statuaire en direction de Thunder Bay.

**M. Kroeger:** Oui, et le prix de Thunder Bay n'en est pas affecté . . .

**M. Benjamin:** Les utilisateurs de grains dans l'est du Canada n'ont rien à faire là-dedans.

**M. Kroeger:** C'est exact. Le prix de Thunder Bay n'est pas affecté par le coût de l'amener à Thunder Bay, quel qu'il soit. Si c'est \$5 la tonne ou \$20 la tonne, le prix à Thunder Bay est le même . . .

**Le président:** N'est-ce pas précisément le but du tarif du Nid-de-Corbeau?

**M. Kroeger:** Oui, Ainsi nous aidons . . .

**M. Benjamin:** Exactement nous aidons . . .

**Une voix:** Nous aidons au niveau du prix de l'orge dans les Prairies.

**M. Benjamin:** Les producteurs de grains de l'ouest du Canada aident aux utilisateurs de céréales fourragères de l'est à . . . qu'est-ce que 2.5c. par . . . ? Nos fermiers paient le fret en direction de Thunder Bay.



[Text]

**Mr. Kroeger:** But that is of no consequence.

**The Chairman:** Well, they pay 18% of the freight.

**Mr. Kroeger:** That is of no consequence to an eastern consumer.

**Mr. Benjamin:** It would be if he did not have the Crow rate.

**Mr. Kroeger:** No, it would not because he would still pay the Thunder Bay price no matter what it cost to get it to Thunder Bay.

**Mr. Benjamin:** Yes, but if . . .

**Mr. Mayer:** That it costs the western farmer \$2 a bushel to get it to Thunder Bay would make no difference to the people who are picking it up and shipping it past Thunder Bay.

**Mr. Kroeger:** That is right.

**Mr. Benjamin:** Exactly. So the eastern feed grain users, if the freight charges were passed all the way through to the east . . .

**Mr. Kroeger:** But they never are.

**Mr. Benjamin:** I know they are not.

**The Chairman:** That is not part of this definition so let us not get off onto peripheral issues. What we are trying to find out, it seems to me, is whether it makes any difference to the application of this bill if we remove the phrase "for export".

**Mr. Kroeger:** It makes a big difference, Mr. Chairman.

**The Chairman:** My next question then—and the crucial question from my point of view—is: Does it add to the payments which would have to be made under this bill? In other words, does it increase . . .

**Mr. Kroeger:** Potentially, yes.

**The Chairman:** Potentially, yes.

**Mr. Mazankowski:** That is a caveat, Mr. Chairman.

**Mr. Kroeger:** When I say "potentially" that comes back to the familiar question: Are you going to spread the same Crow benefit over a larger number of movements or are you going to increase the Crow benefit to keep it at the same level to cover a larger number of points?

**Mr. Mazankowski:** Mr. Migie, what portion, if any, of the 553,000 tonnes, as reported in Table 3, page 7, would go to either port in British Columbia—or any port in British Columbia?

**Mr. Migie:** They list the sources of that 553,000 tonnes as follows. There would be 153,000 moved by truck . . .

**Mr. Mazankowski:** Where do you see that?

[Translation]

**M. Kroeger:** Mais cela n'a aucune conséquence.

**Le président:** Bon, ils paient 18 p. 100 du fret.

**M. Kroeger:** Cela n'a pas de conséquence pour le consommateur de l'est.

**M. Benjamin:** Cela en aurait s'ils n'avaient pas le tarif du Nid-de-Corbeau.

**M. Kroeger:** Non, cela n'en aurait pas, parce qu'ils paieraient encore le prix de Thunder Bay peu importe les frais qu'ils auraient à payer pour l'amener à Thunder Bay.

**M. Benjamin:** Oui, mais si . . .

**M. Mayer:** Que cela coûte \$2 à un fermier de l'ouest le boisseau pour l'amener à Thunder Bay ne ferait aucune différence aux gens qui le reçoivent et l'expédient au-delà de Thunder Bay.

**M. Kroeger:** C'est exact.

**M. Benjamin:** Exactement. Ainsi, les utilisateurs de graines fourragères de l'est, si les coûts de fret étaient repassés tout au long vers l'est . . .

**M. Kroeger:** Mais cela n'arrive pas.

**M. Benjamin:** Je le sais bien.

**Le président:** Cela ne fait pas partie de notre définition, aussi écartons-nous des questions périphériques. Ce que nous essayons de découvrir, à mon avis, y aura-t-il une différence dans l'application de ce projet de loi si nous éliminons la phrase «pour l'exportation».

**M. Kroeger:** Cela fait une énorme différence, monsieur le président.

**Le président:** Ma question suivante alors . . . est une question cruciale à mon avis: cela ajouterait-il aux paiements qui seraient à faire en vertu de ce projet de loi? En d'autres mots, cela augmente-t-il . . .

**M. Kroeger:** Eventuellement oui.

**Le président:** Eventuellement oui.

**M. Mazankowski:** C'est un avis d'opposition, monsieur le président.

**M. Kroeger:** Lorsque je dis «éventuellement» qui revient comme réponse à cette question bien connue: Allez-vous étendre le même avantage du Nid-de-Corbeau à un plus grand nombre de mouvements ou allez-vous augmenter les bénéfices du Nid-de-Corbeau pour le garder au même niveau afin de couvrir un plus grand nombre de points?

**M. Mazankowski:** Monsieur Migie, quelle portion s'il en est, de 553,000 tonnes, tel qu'indiqué au tableau 3 de la page 87 irait soit en direction d'un port ou de l'autre en Colombie-Britannique . . . ou de n'importe quel port en Colombie-Britannique?

**M. Migie:** Ils énumèrent les sources de ce 553,000 tonnes comme suit: 153,000 tonnes seraient transportées par camion . . .

**M. Mazankowski:** Où voyez-vous cela?

[Texte]

**Mr. Migie:** —this is on page 9, Table 6 . . . and some of that has been delivered to the B.C. terminals. So you have 153,000 now moving by truck, and some of that might end up moving by rail if the rate were low enough.

• 1430

**Mr. Mazankowski:** That is right.

**Mr. Migie:** It is hard to tell how much, because it might be the eastern part of British Columbia and that truck movement would still continue.

**Mr. Mazankowski:** That still does not answer my question. How much of it goes to a port?

**Mr. Migie:** I think virtually none of it would go all the way to Vancouver and then be shipped back, but it would have to in order to get the Crow rate.

**Mr. Kroeger:** No, you would not get the Crow even then because the existing Crow legislation says for export, so you cannot ship feed grains to Vancouver at the Crow rate and then bring them back up the Fraser Valley.

**Mr. Mazankowski:** That is really the point I am making.

**Mr. Kroeger:** In other words, the bill as drafted at present simply takes . . .

**An hon. Member:** Changing the intent.

**Mr. Mazankowski:** No, I am not changing the intent of the bill. I am trying to make it fair and equitable, without discrimination between east and west—British Columbia.

**The Chairman:** Mr. Flis.

**Mr. Flis:** One of my questions was already answered in your question, Mr. Chairman. There is a potential that would increase the amount of money eligible for the subsidy, and I am awaiting your ruling on whether the amendment would be in order, taking that into account.

My other question maybe would be to Mr. Mazankowski himself. Where did this initiation for such an amendment come from? Was there a certain group of producers or users who have been asking for this? I am trying to recall the witnesses who appeared before us and I do not recall anyone requesting this, so maybe that would be helpful.

**Mr. Mazankowski:** I am not aware of anyone right now. I guess it is an initiative I have taken on my own in discussions with a number of people.

**An hon. Member:** More credit to you.

**Mr. Mazankowski:** Most people know me as a very fair, moderate and generous person. I would like to see that kind of thing applied right across the board. It is really in that spirit that I present the amendment, not to complicate matters.

[Traduction]

**M. Migie:** À la page 9, tableau 6, et une partie a été livrée aux terminaux de C.B. Vous en avez donc 153,000 qui voyagent par camion et une partie pourrait en venir à être transportée par rail si le tarif était assez bas.

**M. Mazankowski:** C'est juste.

**M. Migie:** Il est difficile de dire combien, parce que cela pourrait être dans la partie est de la Colombie-Britannique et ce mouvement de camions continuerait.

**M. Mazankowski:** Ce qui ne répond pas encore à ma question. Quelle quantité s'en va en direction d'un port?

**M. Migie:** Je pense qu'en réalité, aucune partie n'irait jusqu'à Vancouver pour être ensuite réexpédiée et pour être ramenée mais ils seraient obligés de le faire pour bénéficier du tarif du Nid-de-Corbeau.

**M. Kroeger:** Même là, vous ne pouvez bénéficier du tarif du Nid-de-Corbeau, parce que la législation actuelle du Nid-de-Corbeau précise «pour l'exportation», aussi ne pourriez-vous expédier des graines fourragères en direction de Vancouver au tarif du Nid-de-Corbeau pour les ramener dans la Vallée Fraser.

**M. Mazankowski:** C'est exactement le point que je veux faire ressortir.

**M. Kroeger:** En d'autres mots, le projet de loi, tel qu'il se présente actuellement simplement prend . . .

**Une voix:** Changement d'intention.

**M. Mazankowski:** Non, je ne change pas l'intention du projet de loi. J'essaie de le rendre juste et équitable, sans discrimination aucune entre l'est et l'ouest—Colombie-Britannique.

**Le président:** Monsieur Flis.

**M. Flis:** Vous avez déjà répondu à l'une de mes questions, monsieur le président. Il y a possibilité d'augmenter le montant d'argent éligible aux subsides et j'attends votre décision sans savoir si l'amendement est oui ou non réglementaire, en en tenant compte.

Mon autre question s'adresse à M. Mazankowski lui-même. Comment cet amendement a-t-il été amorcé? Certains groupes de producteurs ou d'utilisateurs en ont-ils fait la demande? J'essaie de me souvenir des témoins qui se sont présentés devant nous et je ne me souviens de personne le demandant, aussi serait-ce peut-être utile.

**M. Mazankowski:** Je ne pense à personne en ce moment. Je crois que c'est une initiative que j'ai pris de moi-même après en avoir discuté avec un certain nombre de personnes.

**Une voix:** Tout à votre crédit.

**M. Mazankowski:** La plupart des gens me connaissent comme un individu très juste, assez modéré et généreux. J'aimerais voir ce genre de chose s'appliquer à toute la commission. C'est réellement dans cet esprit que je présente l'amendement, pour ne pas compliquer les choses.



[Text]

It seems to me that to just pick that same section out of the Crowsnest Pass freight rates or Order No. 448, there must be a reason for it. I guess what I am really exploring here is some of the background for that explicit exclusion and whether in fact we should be considering any modification to that now, after an 80-odd-year regime.

**The Chairman:** I have a question too, if I might, Mr. Mazankowski. Knowing that you are fair-minded, I am wondering if in fact by this amendment we are not creating another inequity. In order to maintain equity, if this amendment were to pass, would not feed grain going east of Thunder Bay, particularly grain going east of Montreal, also have to have the Crow benefit applied to it in order to be equitable?

**Mr. Mazankowski:** There is another safety valve for any grain consumed in the east, and that is the corn competitive pricing formula. So, as Mr. Benjamin pointed out very correctly, the corn competitive price really establishes the price and the return to the producer back on the Prairies is backed off by the reduction of the statutory freight rate. So it really would not make any difference to the feed grain user; it would make a difference to the producer.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** The present situation is that grain moves at the statutory rate as far as Armstrong on the one line and then moves at commercial rates but with the benefit of feed freight assistance beyond across the 1,200 miles, or whatever it is, of Ontario to, say, Montreal. The alternative is that it moves by laker from Thunder Bay, and in both cases the price in Montreal is the Thunder Bay price plus transportation costs.

• 1435

On your question about possible inequities, Mr. Chairman, the distance that feed grain would have to move to get from, say, Alberta into feed grain-using parts of British Columbia is considerably shorter than the distance feed grain from the west has to move to get to southern Ontario, southern Quebec or Atlantic Canada, so there could be a kind of inequity in that situation. The obverse of that is that the existing situation reflected by the bill may not be entirely inequitable if one looks at what people have to pay in eastern Canada, by which I include Atlantic Canada, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Not in eastern Canada.

**Mr. Kroeger:** As compared to British Columbia.

**The Chairman:** One further question, then. Is grain that goes to coastal ports in British Columbia and then maybe back-hauled up the Fraser Valley, for instance, subject to feed freight assistance?

[Translation]

Il me semble qu'il doit y avoir une raison pour toujours revenir à ce même article des tarifs de fret du Pas du Nid-de-Corbeau, soit l'ordonnance n° 448. Je crois que ce que je sonde vraiment ici est une partie de l'historique de cette exclusion formelle et si en fait nous devrions considérer toute modification de cela maintenant, après un régime de quelque 80 ans.

**Le président:** J'ai aussi une question si vous permettez, monsieur Mazankowski. Comme je sais bien que vous avez l'esprit juste, je me demande si de fait nous ne sommes pas en train, avec cet amendement, de créer une autre injustice. Pour rester juste—si cet amendement devait être adopté, les graines fourragères qui vont en direction est de Thunder Bay, et en particulier le grain allant à l'est de Montréal, ne devraient-ils pas aussi bénéficier du tarif du Nid-de-Corbeau si nous voulons être justes.

**M. Mazankowski:** Il existe une autre soupape de sûreté pour tout le grain consommé dans l'est, et c'est la formule de tarification concurrentielle du maïs. Ainsi, comme M. Benjamin le remarquait très justement, le prix concurrentiel du maïs fixe réellement le prix et le rendement au producteur des Prairies est soutenu par la réduction du tarif statutaire de fret. Aussi cela ne ferait aucune différence à l'utilisateur des graines fourragères; mais cela ferait une différence pour le producteur.

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Dans la situation actuelle, le grain est transporté au tarif statutaire aussi loin qu'Armstrong sur une seule ligne, puis est transporté au tarif commercial mais avec le bénéfice de l'aide pour le transport des graines fourragères au-delà, sur les 1,200 milles ou je ne sais quelle distance, de l'Ontario à, disons, Montréal. L'autre solution c'est qu'il soit transporté sur les Grands lacs à partir de Thunder Bay, et dans les deux cas, le prix à Montréal est le prix de Thunder Bay, augmenté des frais de transport.

En concentrant votre question sur les injustices possibles, Monsieur le président. La distance que les graines fourragères auraient à couvrir pour aller, disons, de l'Alberta aux secteurs consommateurs de graines fourragères de la Colombie-Britannique, est considérablement plus courte que la distance que les graines fourragères ont à couvrir en provenance de l'ouest pour arriver dans le sud de l'Ontario, au sud du Québec ou dans les provinces de l'Atlantique, aussi pourrait-il y avoir aussi une certaine forme d'injustice à cet égard. Le contre-pied de cela c'est que la situation présente reflétée par le projet de loi peut ne pas être entièrement injuste si vous considérez ce que les gens ont à payer dans l'est du Canada y compris les Maritimes, monsieur le président.

**Le président:** Pas dans l'est du Canada.

**M. Kroeger:** En comparaison de la Colombie-Britannique.

**Le président:** Une autre question alors. Le grain qui va dans les ports côtiers de Colombie-Britannique et qui ensuite doit être ramené dans la vallée Fraser, par exemple, est-il l'objet d'une aide de fret des céréales fourragères?

[Texte]

**Mr. Kroeger:** It would be a very expensive way of getting the grain there, because if you are not going to get the Crow on it anyway, there is no point in taking it to Vancouver and bringing it back up the Fraser Valley; you would take it to wherever in the Fraser Valley you wanted to have it anyway.

**The Chairman:** I am right back where I started from. If that is the case, is not the amendment redundant?

**Mr. Mazankowski:** If the statutory freight rate applied to the port, then it may very well be. There may very well be an advantage.

**An hon. Member:** Save money on feed grains.

**Mr. Mazankowski:** Right.

**Mr. Kroeger:** Mr. Mazankowski's amendment would create an advantageous situation in the Fraser Valley. For example, if we kept the word "port" then indeed you could have hopper cars of grain going out of southern Alberta to Vancouver on the Crow or at the statutory rate and then being trucked back up the Fraser Valley. So on that kind of regime there would be an advantage to feed grain users in that part of B.C.

**The Chairman:** Mr. Gourde.

**M. Gourde:** J'ai une question qui s'adresse à M. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I hope I can answer your question.

**M. Gourde:** Si je comprends bien sa proposition d'amendement, M. Mazankowski serait prêt à recommander que des grains produits dans le sud de l'Alberta, par exemple, puissent servir à des consommateurs de Vancouver, avec le tarif statutaire.

M. Mazankowski nous disait tout à l'heure qu'il était très descendant. Est-ce qu'il serait prêt à recommander que la même chose puisse se faire du Québec vers les Maritimes ou des Maritimes vers le Québec? On sait que le débat qui s'est tenu dans la province du Québec et à l'est du Québec mettait en opposition producteurs de grain et producteurs d'animaux. Par exemple, les gens du Québec craignaient que les agriculteurs de l'Ouest n'aient un avantage indu, parce qu'ils pourraient se procurer localement des céréales à moindre coût. Est-ce qu'il serait prêt à recommander qu'on agisse dans l'Est comme il le propose pour l'Ouest pour la consommation locale des céréales?

**Mr. Mazankowski:** I will try to answer that as accurately as I can. Perhaps Mr. Mayer, being directly involved in the business, might be able to help me with the answer.

For example, both Quebec and British Columbia are deficient in feed grains. Both import feed grains from other areas. In the case of British Columbia, they attract feed grain from the prairie region, the Canadian Wheat Board region; but they do so at a freight rate that is compensatory. The only

[Traduction]

**M. Kroeger:** Ce serait un moyen très coûteux d'y amener les céréales, parce que si de toutes façons, il ne peut bénéficier du tarif du Nid-du-Corbeau, il n'y a aucune raison pour l'expédier à Vancouver et le ramener ensuite dans la Vallée Fraser; vous pouvez l'expédier à n'importe quel point désiré de la vallée Fraser de toutes façons.

**Le président:** Je reviens exactement à mon point de départ. Si c'est le cas, l'amendement n'est-il pas superflu?

**M. Mazankowski:** Si le tarif statutaire de fret est appliqué au port, cela pourrait alors bien l'être. Il peut très bien y avoir un avantage.

**Une voix.:** Pour sauver de l'argent sur les céréales fourragères.

**M. Mazankowski:** Exactement.

**M. Kroeger:** L'amendement de M. Mazankowski créerait une situation avantageuse dans la vallée Fraser. Par exemple, si nous conservions le mot de «port» vous pourriez alors avoir des wagons-trémie de céréales venant du sud de l'Alberta à destination de Vancouver au tarif du Nid-du-Corbeau ou au tarif statutaire et qui sont ensuite ramenés par camion dans la vallée Fraser. Aussi, pour ce genre de régime, il y aurait un avantage pour les utilisateurs de céréales fourragères dans cette partie de la Colombie-Britannique.

**Le président:** Monsieur Gourde.

**Mr. Gourde:** I have a question for Mr. Mazankowski.

**M. Mazankowski:** J'espère que je pourrai répondre à votre question.

**Mr. Gourde:** If I understand his proposal for an amendment correctly, Mr. Mazankowski is ready to recommend that grain in southern Alberta, for example, may be consumed by people in Vancouver, with statutory rate.

A short time ago, Mr. Mazankowski was telling us that he was very condescending. Would he be ready to recommend that the same thing might be done from Quebec to the Maritimes or from the Maritimes to Quebec? It is known that the discussions which took place in the Province of Quebec and in eastern Quebec pitted grain growers and people who raise animals against each other. For example, people in Quebec were afraid that farmers in the west might have an unfair advantage, because they could buy grain locally at a lower cost. Is he ready to recommend that the same procedure be followed in the east as he proposes for the west with respect to local grain consumption?

**M. Mazankowski:** Je vais essayer d'y répondre avec autant de précision que possible. M. Mayer qui est directement impliqué dans cette affaire, peut sans doute m'aider à y répondre.

Par exemple, le Québec et la Colombie-Britannique manquent tous deux de céréales fourragères et tous les deux en importent d'autres secteurs. Dans le cas de la Colombie-Britannique, on attire le grain des Prairies, région de la Commission canadienne du blé; mais c'est à un tarif compen-



[Text]

relief they receive is the feed freight assistance, and that is provided under the auspices of the Livestock Feed Board.

• 1440

In the case of grain moved to the feed users in Quebec, the grain moves to Thunder Bay at the Crow rate, at half a cent a tonne-mile, or an average of \$4.89 per tonne, and then it travels at compensatory rates beyond that, to which feed freight assistance applies. So really, to answer your question, I simply want to provide the same kind of equity for the feed grain user in British Columbia as is now enjoyed by the feed grain user in Quebec.

**The Chairman:** Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** I can add to that, and also in partial answer to your question, coming from the true east, as far as the country is concerned, what we are talking about is areas of the country that are deficient in feed grains. The one factor that has not been mentioned here is that Ontario is in a surplus position as far as feed grains are concerned. So Quebec and to some extent the Maritimes have access to feed grains coming out of Ontario that are much closer than the Prairies. That is a factor that has not been considered. Ontario has in the past exported a certain amount of corn out of the country, so they are—I think I am correct in this—in a normal year in a surplus position as far as feed grain . . . the feed grain being corn—is concerned. So there is another example.

But all we are doing, or all I think Mr. Mazankowski is attempting to do in this amendment, is to see that you are treated fairly no matter where you live in this country if you are a feed grain user. Simply because you happen to live or consume feed grain closer to where it is produced in one part of the area or another does not mean you should be discriminated against when it comes to being able to take advantage of either the Crow or the feed freight assistance. That is simply what the intent of this amendment is.

**The Chairman:** I do not think it accomplishes its intent.

**Mr. Mayer:** In a sense, Mr. Chairman, it is an accident of geography that there are not any people feeding grain west of Vancouver. You get into the middle of the Atlantic Ocean.

**The Chairman:** No, that is not what I am talking about, Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** But because we feed grain further east in this country than Thunder Bay, by accident of geography you are able to take advantage of the Crow rate to get access to feed grain off the Prairies. Admittedly in the past number of years the amount of grain that has been moving into eastern Canada out of the Prairies has been declining. Just to make a point, for

[Translation]

satoire. Leur seule assistance est celle du fret des graines fourragères ce qui est fourni sous les auspices de la Commission des céréales fourragères.

Dans le cas des céréales expédiées aux utilisateurs au Québec, le grain est expédié en direction de Thunder Bay au tarif du Nid-du-Corbeau, à un demi-cent la tonne-mille, ou à une moyenne de 4,89 dollars par tonne. Puis il voyage aux tarifs compensatoires en deçà, où s'applique alors l'aide au fret des céréales fourragères. Aussi, vraiment pour répondre à votre question, je veux simplement accorder la même justice aux utilisateurs de céréales fourragères en Colombie-Britannique que celle dont jouissent les utilisateurs de graines fourragères au Québec.

**Le président:** Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Je peux ajouter à cela et aussi comme partie de ma réponse à votre question, pour venir du plus loin possible à l'est, aussi loin qu'on peut aller dans le pays—nous parlons de régions du pays qui sont à court de graines fourragères. Le facteur qui n'a pas été mentionné ici, c'est que l'Ontario est en position de surplus en ce qui concerne les graines fourragères. Ainsi, le Québec, et dans une certaine mesure les Maritimes, ont-ils accès aux graines fourragères qui sortent de l'Ontario qui est beaucoup plus près d'eux que ne le sont les Prairies. C'est un facteur qui n'a pas été considéré. Dans le passé, l'Ontario a exporté une certaine quantité de maïs à l'extérieur du pays, aussi sont-ils—je ne pense pas me tromper à ce sujet—et en temps normal dans une position de surplus en fait de graines fourragères—en tous cas pour le maïs. C'est un autre exemple.

Mais tout ce que nous faisons, ou tout ce qu'essaie M. Mazankowski, à mon avis dans ce projet de loi, est de voir à ce que vous soyez traités avec justice quel que soit l'endroit où vous vivez au pays si vous êtes utilisateurs de graines fourragères. Simplement parce que vous habitez ou consommez les graines fourragères plus près de l'endroit où il est produit d'une partie d'un secteur ou d'un autre, ne veut pas dire que vous deviez être l'objet de discrimination lorsqu'il s'agit de pouvoir bénéficier de l'aide des tarifs du Nid-du-Corbeau ou du fret des graines fourragères. Voilà tout le but de cet amendement.

**Le président:** Je ne pense pas que ce soit juste.

**M. Mayer:** Dans un certain sens, monsieur le président, c'est un accident géographique qu'il n'y ait aucun utilisateur de graines fourragères à l'ouest de Vancouver. Vous arrivez au milieu de l'Océan Atlantique.

**Le président:** Non, ce n'est pas ce dont je parle, monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Mais parce que nous avons besoin de graines fourragères plus à l'est que Thunder Bay, vous pouvez, pour des raisons géographiques, bénéficier du tarif du Nid-du-Corbeau pour avoir accès aux céréales qui viennent des Prairies. Il faut reconnaître qu'au cours de ces dernières années, la quantité de céréales qui sont arrivées des Prairies vers l'est du Canada, va en diminuant. Simplement pour faire

[Texte]

the purposes of this bill, you may want to establish, let us say, Kamloops or some place like that as a point of destination . . .

**The Chairman:** Oh, now we are getting . . .

**Mr. Mayer:** No, no, I am going to make the point here as an analogy, if I can, that you want to establish Kamloops, for instance—and there are a fair number of cattle in that area of British Columbia—as a point that could be considered as an export point for the purposes of feed grain being used in Canada.

**Mr. Benjamin:** Like Armstrong.

**Mr. Mayer:** Like Armstrong, sure. And if you did that—and that further complicates things and makes all kinds of additional regulations that are hard to understand, let alone administer—that would in effect allow the people in British Columbia to take the same advantage of the Crow rate when it comes to feed grain as the people east of Thunder Bay are able to take advantage now of the grain moving to Thunder Bay at the Crow—if you understand the point I make.

**The Chairman:** Yes. But by the same token it is an accident—the Crow rate is not an accident; but it is because of the Crow rate that eastern Canada is not producing sufficient feed grain for its own needs.

**Mr. Mayer:** Oh, no; I disagree with you totally. It is an accident of geography. Manitoba does not have a fishing industry and there is no plan to take a nuclear bomb and blast a hole in the Canadian Shield and establish an eastern salmon fishing industry in Manitoba. I do not think it necessarily follows that every place in the country should necessarily be sufficient in the things it wants to consume.

**The Chairman:** If it were as well administered as . . .

**Mr. Mayer:** We do not have a pineapple industry in Manitoba, and I do not think we want a government subsidy that establishes one there.

**An hon. Member:** After this year.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** With that government there, you may get one.

**Mr. Mayer:** They do some crazy things.

The point I am making is that in some ways the more you get into this business of subsidizing and in some ways trying to neutralize the comparative advantage that different areas of the country have in what they are able to produce, the more you distort things: and here is a classic example of how that has happened. It has distorted the ability of people who feed cattle or feed grain to livestock in British Columbia, I think, because they are not able to take the same advantage out of the Crow as people living in, and feeding grain to livestock in, the region east of Thunder Bay. And it is a dilemma.

[Traduction]

le point, dans l'intérêt de ce projet de loi, vous pourriez vouloir établir, disons à Kamloops ou ailleurs comme point de destination . . .

**Le président:** Oh, maintenant, nous arrivons à . . .

**M. Mayer:** Non, non, je voudrais établir une analogie, si je peux . . . vous voulez donc prendre Kamloops, par exemple—et il y a une bonne quantité de bétail dans ce secteur de Colombie-Britannique—comme point éventuellement d'exportation en faveur des céréales fourragères utilisées au Canada.

**M. Benjamin:** Comme Armstrong.

**M. Mayer:** Certainement, comme Armstrong. Et si vous le faites—et que cela complique beaucoup plus les choses et fait ajouter toutes sortes de règlements supplémentaires difficiles à comprendre, ne serait-ce que pour les administrer—qui permettrait, en fait, aux gens de Colombie-Britannique de bénéficier d'une certaine façon du tarif du Nid-du-Corbeau lorsqu'il s'agit des céréales fourragères tout comme les gens de l'est de Thunder Bay peuvent profiter maintenant du grain en direction de Thunder Bay au Nid-du-Corbeau—si si vous comprenez où je veux en venir.

**Le président:** Oui. Mais c'est de la même façon un accident—le tarif du Nid-du-Corbeau n'est pas un accident; et c'est à cause du tarif du Nid-du-Corbeau que l'est du Canada ne produit pas suffisamment de graines fourragères pour ses propres besoins.

**M. Mayer:** Oh, non; je ne puis pas entièrement d'accord avec vous. C'est un accident de géographie. Le Manitoba n'a pas d'industrie de pêches et il n'y a aucun plan d'envoyer une bombe atomique en plein milieu du Bouclier canadien pour y faire un trou et y établir une industrie du saumon pour le Manitoba. Je ne pense pas qu'on puisse affirmer que chaque endroit du pays devrait produire suffisamment de produits qu'il veut consommer.

**Le président:** Si c'était aussi bien administré que . . .

**M. Mayer:** Nous n'avons pas d'industrie d'ananas au Manitoba et je ne crois pas que nous désirions avoir des subsides gouvernementaux pour en établir une.

**Une voix:** Après cette année.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Avec ce gouvernement-là, vous risquez d'en avoir une.

**M. Mayer:** Ils font des folies.

Le point que je veux faire ressortir est que plus vous entrez dans cette affaire de fournir des subsides ou de neutraliser les avantages comparatifs qu'ont différents secteurs du pays par rapport à ce qu'ils peuvent produire, plus on déforme les choses: et voici un exemple classique de la façon dont c'est arrivé. Il a défavorisé les gens de la Colombie-Britannique, je pense, parce qu'ils ne peuvent profiter des mêmes prix que le tarif du Nid-de-Corbeau permet aux acheteurs de grains de provende qui vivent à l'Est de Thunder Bay; et c'est un dilemme.



[Text]

[Translation]

• 1445

**The Chairman:** I guess all I can say about that, Mr. Mayer, is that if you had a salmon industry in Manitoba as badly administered as the one in Atlantic Canada, you would not have a salmon industry at all. I am not going to argue the point with you anymore. I still have reservations and I am going to hear from Mr. Mazankowski and, then, Mr. Hovdebo.

**Mr. Mazankowski:** I just want to add one short observation to my good friend, Mr. Gaston Gourde. I should say as well that he is probably aware that the feed users in Quebec, for example, and in other parts of Canada, also have another protective feature under current policy. That is the fact that under the current corn-competitive pricing formula, in the event the export price of feed grain exceeds that, the producer still has to provide the grain to the Quebec or eastern feeder at the corn-competitive price, notwithstanding the fact that they could achieve a higher figure on the export market, and because the Canadian Wheat Board is obligated always to provide sufficient quantities of feed grain to the users in Quebec. So you know, there are protective features, much at the expense of the feed-grain producer in western Canada.

**Mr. Mayer:** Could I ask a question just briefly? Mr. Mazankowski highlights what I think is a great deficiency in the feed grains policy which is that it is set up to treat Canada like it is a net importer of feed grains—and we are not; we are clearly a net exporter. And if there is an advantage in that, the advantage goes from western Canada mainly to the users of feed grain and that is in Quebec.

**The Chairman:** Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** I have a couple of points, Mr. Chairman. First of all, I just want to make the comment that we do feed west of Vancouver, because the Yukon took advantage of the feed system . . .

**Mr. Benjamin:** East of Vancouver?

**Mr. Hovdebo:** —west of Vancouver, because the Yukon took advantage of the feed system. But the question I want to ask is about the effect of this amendment. It obviously would advantage the B.C. consumer by approximately \$10 a tonne. Would it affect the Prairies producer? Would the Prairies producer get less or more because of this?

**Mr. Kroeger:** I guess the net back-price to the Prairies producer would be marginally higher, because the transportation cost of getting it to the market would be lower.

**Mr. Hovdebo:** So the extra money would come out of the government's pocket? That really is the key to the thing. It is that the consumer will gain by \$10 if it is \$26, and \$20 and \$10. He could pay only \$6 a tonne.

**Le président:** Tout ce que je peux dire à ce sujet, monsieur Mayer, je suppose, c'est que si vous aviez au Manitoba un secteur du saumon aussi mal administré que celui de la côte Atlantique, vous n'en auriez pas du tout. Je ne vais plus discuter de cette question avec vous. J'ai encore des réserves et je vais donner la parole à M. Mazankowski et ensuite à M. Hovdebo.

**M. Mazankowski:** Je ne veux qu'ajouter une brève observation à ce qu'a déjà dit mon collègue, M. Gaston Gourde. J'ajouterais que, comme il le sait probablement déjà, les acheteurs de provende du Québec, par exemple, et d'autres régions du Canada, bénéficient en plus d'une autre mesure de protection aux termes de la politique actuelle. Cela vient de ce que d'après la formule actuelle d'établissement d'un prix compétitif à celui du maïs, s'il arrivait que le prix à l'exportation du grain de provende dépasse ce montant, le producteur est toujours obligé de fournir le grain aux acheteurs de l'est à un prix compétitif par rapport à celui du maïs, en dépit du fait qu'il pourrait le vendre plus cher sur le marché d'exportation, et cela parce que la Commission canadienne du blé est toujours obligée d'assurer aux utilisateurs du Québec des grains de provende en quantité suffisante. Donc, comme vous le savez, l'Est est protégé aux dépens du producteur de grains de provende de l'Ouest.

**M. Mayer:** Puis-je poser une brève question? Monsieur Mazankowski insiste sur ce que je considère comme une grande faiblesse de la politique des grains de provende, c'est-à-dire qu'elle est établie pour traiter le Canada comme un importateur net de grains de provende—et ce n'est pas le cas; nous sommes manifestement des exportateurs nets. Et si cela présente un avantage, c'est surtout les utilisateurs de grains de provende du Québec qui en profitent, aux dépens de l'Ouest.

**Le président:** Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Je voudrais aborder deux points, monsieur le président. Premièrement, je voudrais préciser que nous utilisons du grain de provende à l'Ouest de Vancouver parce que le Yukon a profité du régime des grains de provende . . .

**M. Benjamin:** À l'est de Vancouver?

**M. Hovdebo:** . . . à l'ouest de Vancouver, parce que le Yukon a profité du régime de grains de provende. Mais la question que je veux poser concerne l'incidence de cet amendement. Il avantagerait manifestement le consommateur de la Colombie-Britannique d'environ \$10 la tonne. Aurait-il une incidence sur le producteur des Prairies? Le producteur des Prairies obtiendrait-il moins ou plus?

**M. Kroeger:** Je pense que le producteur des Prairies bénéficierait d'un prix net légèrement plus élevé, car les frais de transport seraient moins importants.

**M. Hovdebo:** Ce montant supplémentaire viendrait donc des coffres de l'État? En fait c'est là la clé, c'est-à-dire que le consommateur gagnera \$10 si c'est \$26, \$20 et \$10. Il pourrait ne payer que \$6 la tonne.

[Texte]

**The Chairman:** And what effect would it have on feed-grain users in the Prairies? Mr. Migie.

**Mr. Migie:** I do not think it would really have any effect on the Prairies price. It is just too small an amount to have that impact. But what it would do is to lower the price of feed grain to those areas of B.C. able to take advantage of it.

**Mr. Hovdebo:** Which might increase the . . .

**The Chairman:** Excuse me. That was the point of my question with regard to the feed-grain user on the Prairies. If it lowers the price to the feed-grain user in B.C., does it put him at a competitive advantage to the feed-grain user on the Prairies?

**Mr. Migie:** The amounts that we are talking about I do not think would . . .

**Mr. Hargrave:** May I add something here?

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Hargrave:** Really, the cattle feeding industry in the interior of British Columbia and, to a lesser degree, in the lower Fraser area, in terms of numbers is still struggling to build up and improve. What really happens is that most of the feeder cattle are moved once—and once only—over the mountains and are finished off in southern Alberta feedlots. Instead of moving the feed out to the interior of British Columbia to feed them, they move the cattle to the source of feed. That is what is happening. So what we are talking about are relatively small numbers. Mr. Migie is quite right in that and it is not a major factor at all.

• 1450

**The Chairman:** Okay. Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** That may be so right at the moment, but I wonder what would happen if the feed were \$10 a tonne less in the Fraser Valley in the interior, would they start feeding there? We were told that the feed freight assistance to B.C. was \$10 a tonne now, that if Crow were applied it would be \$20 a tonne less.

**Mr. Mayer:** Then you would not have feed freight assistance, I mean, you would not have both.

**Mr. Hovdebo:** Okay. So presently the B.C. feeder is paying \$16 a tonne for his freight; if it were moved on the Crow rate, he would only pay \$6 a tonne for his freight. Therefore, he would get his feed for \$10 a tonne less than he presently gets it. Would they start feeding more cattle in the Fraser Valley?

**The Chairman:** That is the point I was trying to make, to the disadvantage of the prairie feeders.

Mr. Towers wants to get in on this—then Mr. Neil.

[Traduction]

**Le président:** Et quelle incidence cela aurait-il sur les utilisateurs de grains de provenance des Prairies? Monsieur Migie.

**M. Migie:** Je ne pense pas que cela aurait vraiment une incidence sur le prix des Prairies. C'est un montant trop peu élevé; cependant il permettrait de réduire le prix du grain de provenance dans les régions de la Colombie-Britannique qui seraient en mesure d'en profiter.

**M. Hovdebo:** Ce qui pourrait augmenter le . . .

**Le président:** Excusez-moi, c'est là où je voulais en venir quand j'ai posé ma question au sujet de l'utilisateur des grains de provenance des Prairies. Si le prix du grain de provenance se trouve réduit pour l'utilisateur de la Colombie-Britannique, est-ce que cela lui donne un avantage concurrentiel sur son homologue des Prairies?

**M. Migie:** Compte tenu des montants dont il est question, je ne pense pas que . . .

**M. Hargrave:** Puis-je ajouter quelque chose ici?

**Le président:** Oui.

**M. Hargrave:** En fait, l'industrie de l'élevage à l'intérieur de la Colombie-Britannique, et à un degré moindre, dans la région du bas Fraser est encore en train de s'établir et de s'améliorer. Ce qui arrive en réalité c'est que la plupart des bovins sont transportés une fois, une seule fois, de l'autre côté des montagnes et ils sont engraisés dans les parcs d'engraissement du sud de l'Alberta. Au lieu de transporter les provendes à l'intérieur de la Colombie-Britannique, on transporte le bétail à la source de provenance. C'est ce qui se passe. Nous ne parlons ici que d'un nombre relativement peu important. M. Migie a tout à fait raison de dire que ce n'est pas du tout un facteur important.

**Le président:** Très bien, monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** C'est bien possible à l'heure actuelle, mais je me demande ce qui se passerait si les provendes coûtaient \$10 de moins la tonne dans la vallée du Fraser, à l'intérieur, commencerait-on à engraisser le bétail, là-bas? On nous a dit que l'aide aux transports des provendes en Colombie-Britannique est actuellement de \$10 la tonne, et que si on appliquait le tarif du Nid-de-Corbeau ce serait \$20 la tonne de moins.

**M. Mayer:** À ce moment-là, vous n'auriez pas l'aide aux transports des provendes, je veux dire que vous ne pouvez bénéficier des deux.

**M. Hovdebo:** Très bien. Ainsi, à l'heure actuelle, un engraisseur de la Colombie-Britannique paie \$16 la tonne pour le transport. S'il bénéficiait du tarif du Nid-de-Corbeau, il ne paierait que \$6 la tonne. Par conséquent, ses provendes lui coûteraient \$10 de moins que maintenant. Commencerait-on à engraisser plus de bétail dans la vallée du Fraser?

**Le président:** C'est à cela que je voulais en venir, au désavantage des engraisseurs des Prairies.

M. Towers veut participer à la discussion—ensuite M. Neil.



## [Text]

**Mr. Towers:** Thank you, Mr. Chairman. I would think probably it would be of a greater advantage to the dairy industry in the lower mainland, which is quite significant in British Columbia, as well as to the poultry industry and to some extent the hog industry. As far as beef is concerned, there would not be a large expansion of beef feeding in the lower mainland of B.C. because of the fact that they do not have the facilities for slaughtering. Therefore, it would help and assist the dairy industry, poultry industry and the hog industry, to some degree, but certainly not the beef industry.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Towers.

Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Just a short question, Mr. Chairman, that is related. Mr. Kroeger, when you are working out the number of tonnes where you have the cap at 31.1, I understand that you take the grain that is exported plus the domestic grain in order to get the total tonnage. Does that also include the 400,000 tonnes that are moved out to British Columbia?

**The Chairman:** For feed grain purposes, you mean?

**Mr. Neil:** Yes.

**The Chairman:** Mr. Migie.

**Mr. Migie:** The 31.1 million tonnes includes all the grain that was moved at the statutory rate in 1981-1982, plus we added the effects of the changes with canola to come up with that number. It did not include the movements that were to British Columbia domestically, because they did not move at the Crow rate.

**Mr. Neil:** It is only the Crow rate grains. That is fine, thank you.

**The Chairman:** So it does affect the cap and it affects the...

**Mr. Mazankowski:** Potentially.

**The Chairman:** —the tonnage and the cap.

Mr. Neil.

**Mr. Neil:** I am finished.

**The Chairman:** Mr. Loiselle.

**Mr. Loiselle:** Thank you, Mr. Chairman.

I have some problem, not with the idea of being fair to the consumer of feed grain in B.C., but if we look at the whole Crow policy we created a distortion in the system by putting money into the system and I think we will be more fair to the people from B.C. than to the cattle producer in the Prairies, if we do it. The way I see it now, Mr. Mazankowski, in the east you have the Thunder Bay price plus transportation and the Thunder Bay price is the international price. In B.C. you have the international price, which is the Thunder Bay price, plus transportation between Vancouver and where it is consumed, or something like this. If we want to correct the situation for these people, I am not sure we have to use this tool, but maybe we have to use another one, like *la politique des grains de provende* in the east. What I am amazed at, Mr. Mazankow-

## [Translation]

**M. Towers:** Merci, monsieur le président. Je dirais que ce serait plus avantageux pour l'industrie considérable en Colombie-Britannique ainsi que pour l'agriculture et dans une certaine mesure pour l'élevage du porc. Pour ce qui est des bovins, il n'y aurait pas grand augmentation de l'engraissement dans le sud de la Colombie-Britannique parce qu'ils n'ont pas d'abattoirs. Cela aiderait donc l'industrie laitière, l'agriculture et l'élevage du porc, jusqu'à un certain point, mais certainement pas le secteur du boeuf.

**Le président:** Merci, monsieur Towers.

Monsieur Neil.

**M. Neil:** Une brève question, monsieur le président, à ce même propos. Monsieur Kroeger, quand vous faites le calcul du nombre de tonnes maximum de 31.1 millions, je suppose que vous comptez le grain exporté et celui qui est consommé dans le pays. Est-ce que cela comprend aussi les 400,000 tonnes transportées en Colombie-Britannique?

**Le président:** Vous voulez parler des grains de provende?

**M. Neil:** Oui.

**Le président:** Monsieur Migie.

**M. Migie:** Le maximum de 31.1 millions de tonnes comprend tous les grains transportés au tarif prévu par la loi, en 1981-1982, et en plus nous avons ajouté les incidences des modifications touchant le canola pour arriver à ce nombre. Il n'était pas tenu compte des quantités transportées en Colombie-Britannique, parce qu'elles n'étaient pas visées par le tarif du Nid-de-Corbeau.

**M. Neil:** Vous n'avez compté que les grains visés par le tarif du Nid-de-Corbeau. C'est très bien, merci.

**Le président:** Cela a donc une incidence sur le maximum et...

**M. Mazankowski:** Peut-être.

**Le président:** ... sur le tonnage et le maximum.

Monsieur Neil.

**M. Neil:** J'ai terminé.

**Le président:** Monsieur Loiselle.

**M. Loiselle:** Merci, monsieur le président.

Ce qui me cause un problème ce n'est pas de traiter plus justement le consommateur des grains de provende de la Colombie-Britannique, mais si nous examinons toute la politique du tarif du Nid-de-Corbeau, nous voyons que nous avons faussé le système en y injectant des fonds et je pense que nous serons plus équitables envers les gens de la Colombie-Britannique qu'envers les éleveurs des Prairies, si nous faisons cela. De la façon dont nous voyons les choses maintenant, monsieur Mazankowski, l'Est paie le grain au prix de Thunder Bay plus les frais de transport, et le prix de Thunder Bay est le prix international, c'est-à-dire le prix de Thunder Bay plus les frais de transport entre Vancouver et l'endroit où il est consommé, ou quelque chose du genre. Si nous voulons éviter que ces gens soient désavantagés, je ne pense pas que nous soyons obligés de le faire de cette façon, nous aurions peut-être

[Texte]

ski, is to use grants to try to correct some situations. That is where I am uncomfortable with your solution.

• 1455

**The Chairman:** Let us remember that the Chair is here when members are doing some discussing . . .

**Mr. Loiselle:** Sorry.

**The Chairman:** —that we do not get into personal conversations here.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, in a perfect system where there would be no subsidies and we would not have any tradition of subsidies, your point would be very well taken, but that is not the climate that we live in. You are certainly entitled to make that observation. I think there is a discriminatory aspect in the application of this bill as it applies to the feed grain users of British Columbia. I do not have a vested interest, I do not live in British Columbia; but in the interests of fairness and equity, I think the matter should be debated.

Earlier we discriminated against the feed grain producer in British Columbia, those people who are served by B.C. Rail. We are now in a process where we are going to continue the discriminatory practices against the feed grain user in British Columbia. If that is what the committee wants to do, and that is what the government members on the other side want to support, here on them, they will have to answer to that. I tried to correct both deficiencies and both anomalies, and if I do not have any support on the other side, I cannot help it, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Mazankowski.

**Mr. Loiselle:** I think we call it politics, right?

**The Chairman:** Pardon?

**Mr. Loiselle:** The name of it is politics.

**Mr. Mazankowski:** No, it is not; I do not get any votes out in British Columbia.

**Mr. Mayer:** It is politics if it applies to somebody else, and it is good representation for constituents if it applies to you. I guess that is the definition we . . .

**The Chairman:** Mr. Mayer, order, please.

**Mr. McKnight:**

**Mr. McKnight:** Mr. Chairman, in the discussion of the livestock feed freight assistance and that movement out of the Peace River with this subsidized freight rate now available, as I understand the government, to the domestic users in British Columbia, did that come through at all? You are talking about feed freight assistance and subsidizing the transportation of feed grains through the livestock feed assistance program for British Columbia.

[Traduction]

une autre possibilité, comme «la politique des grains de provende» dans l'Est. Je trouve étonnant, monsieur Mazankowski qu'on ne serve de subventions pour essayer de corriger certaines situations. C'est là que votre solution ne me plaît pas.

**Le président:** Je rappelle aux membres du Comité que la présidence est ici . . .

**M. Loiselle:** Désolé.

**Le président:** . . . et que nous n'entamons pas de conversation personnelle ici.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, dans un système parfait où il n'y aurait pas de subventions et dans le cas où il n'y aurait jamais eu de subventions, vous auriez tout à fait raison, mais ce n'est pas dans cette situation que nous sommes. Nous avons certainement le droit de le faire remarquer. Je pense que ce projet de loi a un aspect discriminatoire envers les utilisateurs des grains de provende de la Colombie-Britannique. Je ne suis pas intéressé personnellement, je ne vis pas en Colombie-Britannique; mais dans l'intérêt de la justice et de l'équité, je pense qu'on devrait discuter de cette question.

Avant, nous défavorisons le producteur de grain de provende de la Colombie-Britannique, ceux qui sont desservis par la Société B.C. Rail. Nous sommes maintenant en train d'étendre ces pratiques discriminatoires aux utilisateurs de grain de provende de la Colombie-Britannique. Si c'est là ce que le Comité veut faire, et si c'est ce que les ministériels veulent appuyer, qu'ils prennent garde, ils auront à en répondre. J'ai essayé de corriger les deux faiblesses, les deux anomalies, et si je n'ai pas l'appui de l'autre côté, je ne peux rien faire, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Mazankowski.

**M. Loiselle:** Je pense qu'on appelle cela de la politique, n'est-ce pas?

**Le président:** Pardon?

**M. Loiselle:** Cela s'appelle de la politique.

**M. Mazankowski:** Non, il n'en est rien; personne ne vote pour moi en Colombie-Britannique.

**M. Mayer:** C'est de la politique s'il s'agit de quelqu'un d'autre, et c'est une bonne représentation des intérêts des commettants dans votre cas. Je suppose que c'est la définition que nous . . .

**Le président:** Monsieur Mayer, à l'ordre je vous prie.

Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Monsieur le président, il a été question d'aide au transport du grain de provende provenant de la région de Peace River, est-ce qu'un tarif de transport subventionné est maintenant prévu pour les utilisateurs de la Colombie-Britannique? Vous parlez d'aide au transport des grains de provende et de subventions au transport des grains de provende par le moyen du programme d'aide, dans le cas de la Colombie-Britannique.



[Text]

**Mr. Migie:** Currently there is feed freight assistance, mostly from the Prairie region, not from B.C. and the Peace.

**Mr. McKnight:** You are arguing that the Peace has some benefit from that program.

**Mr. Migie:** No, that was Mr. Kroeger's statement this morning, was it not?

**Mr. McKnight:** That is what I thought this morning, that the Peace had some benefit because of the livestock feed freight assistance.

**Mr. Kroeger:** Prairie grain moving in to the Peace, of course, does get feed freight assistance. Is that the question?

**Mr. McKnight:** I am talking about grain moving out of the Peace into the domestic market of British Columbia.

**Mr. Kroeger:** No, I do not think I said that; I think I talked about BCR matching the rates of CN and CP and, in effect, extending a statutory type rate to producers in the Peace River area.

**The Chairman:** I am not sure we need to carry the discussion much further, because I . . .

**Mr. McKnight:** Just a minute, Mr. Chairman, either I misphrased my question, or the officials are having some concern as to whether freight assistance applies to producers of barley in the Peace for domestic consumption in British Columbia.

**Mr. Migie:** It does apply, but . . .

**Mr. Kroeger:** It does apply.

**The Chairman:** Mr. Migie.

**Mr. Migie:** You can get feed freight assistance, and I see from their data there is some from the Peace River area of British Columbia that is paid on movement of grain for domestic use in British Columbia, but that is to the benefit of the people in the lower mainland. The grain producer in the Peace does not, I do not think, get any particular benefit.

**Mr. McKnight:** So that benefit is to the consumer in British Columbia of domestic feed grains from the Peace.

• 1500

Then why is the rationale not carried further and the benefit of that cheaper transportation cost provided to Alberta, Manitoba, Saskatchewan, for grains coming out of Peace River?

**Mr. Kroeger:** You mean Alberta grain going to . . .

**Mr. McKnight:** No, I mean Peace River grain coming out under feed freight assistance into the domestic market of British Columbia, where consumers use that grain and receive

[Translation]

**M. Migie:** Actuellement, il y a un programme d'aide au transport des grains de provende, dans la plus grande partie de la région des Prairies, mais non dans le cas de la Colombie-Britannique ni de la région de Peace River.

**M. McKnight:** Vous prétendez que la région de Peace River bénéficie en quelque sorte de ce programme.

**M. Migie:** Non, c'est ce que M. Kroeger a prétendu ce matin, n'est-ce pas?

**M. McKnight:** C'est ce que j'ai pensé ce matin, que la région de Peace River bénéficiait de l'aide au transport du grain de provende.

**M. Kroeger:** Le grain des Prairies qui est transporté dans la région de Peace River ne bénéficie pas, bien sûr, de l'aide au transport des grains de provende. Est-ce là la question?

**M. McKnight:** Je veux parler du grain transporté de la région de Peace River sur le marché intérieur de la Colombie-Britannique.

**M. Kroeger:** Non, je ne pense pas avoir dit cela; je pense que je disais que la Société B.C. Rail faisait les mêmes prix que le CN et le CP, et qu'en fait elle offrait aux producteurs de la région de Peace River un tarif semblable à celui qui est prévu par la loi.

**Le président:** Je ne suis pas certain que nous ayons à continuer plus longtemps la discussion, parce que je . . .

**M. McKnight:** Une minute, monsieur le président, ou j'ai mal formulé ma question ou les fonctionnaires se demandent si l'aide au transport s'applique aux producteurs d'orge de la région de Peace River quand cet orge est destiné à la consommation intérieure en Colombie-Britannique.

**M. Migie:** Elle ne s'applique pas, mais . . .

**M. Kroeger:** Elle s'applique.

**Le président:** Monsieur Migie.

**M. Migie:** On peut obtenir l'aide au transport du grain de provende, et je vois d'après les données qu'une certaine somme est versée pour le transport du grain provenant de la région de Peace River et destiné à la consommation à l'intérieur de la Colombie-Britannique, mais c'est une subvention qui avantage les gens du sud de la Colombie-Britannique. Le producteur de grain de la région de Peace River n'en profite pas, je pense.

**M. McKnight:** C'est donc le consommateur de la Colombie-Britannique qui profite de la subvention au transport des grains de provende provenant de la région de Peace River.

Dans ce cas pourquoi ce raisonnement n'est-il pas poussé plus loin et ne permettons pas l'avantage de ce coût de transport réduit à l'Alberta, au Manitoba et à la Saskatchewan pour les grains provenant de la région de Peace River?

**M. Kroeger:** Vous voulez parler du grain de l'Alberta transporté vers . . .

**M. McKnight:** Non, je veux parler du grain provenant de la région de Peace River pour lequel une aide au transport est versée quand il est transporté sur le marché interne de la

*[Texte]*

the benefit of cheaper feed grain. Why is that then not turned around and moved through into Alberta, Saskatchewan, Manitoba—grains from the Peace?

**Mr. Migie:** I will just make one comment. There is very little grain that moves from the Peace River district of B.C. In fact, I am surprised to see that we are paying feed freight assistance on movement within a province, because I had the impression that it was not permissible for movement within a province. But most of that is movement from the prairie region, a designated area, outside the region. Within the region there is no assistance, in the same way that there is no assistance within Quebec for production within Quebec to grain use within Quebec. I guess the feed aboard act just applies to the area outside the designated area of the Wheat Board.

**Mr. McKnight:** Well, then the feed freight assistance program as it applies to British Columbia and other parts of Canada discriminates against the consumer of feed grains in the prairie basin.

**Mr. Kroeger:** To subsidize the movement of B.C. feed grain into Alberta would be like subsidizing coals to Newcastle, would it not?

**Mr. McKnight:** Not if you compare Canada as a country that has excess production of feed grains and you base the price of feed grains on a corn-competitive formula based on American markets.

**Mr. Kroeger:** I guess I have a little trouble understanding why government would subsidize the movement of feed grain out of a feed grain deficit area into a feed grain exporting area.

**Mr. McKnight:** It is the same rationale as is applied to the corn-competitive formula when you have an excess . . .

**The Chairman:** Mr. McKnight, let us not carry this one any further, because it has nothing to do with this amendment anyway, as I see it.

Point of order, Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Through you to Mr. McKnight, we spent a great deal of time yesterday trying to define "export"; and we did define it, I think, in Mr. McKnight's words, as something to the effect of shipment of grain to any destination outside of Canada by any mode. Today his colleague wants to remove "export" completely. I would like to ask Mr. McKnight how this amendment will affect his definition of yesterday.

**Mr. McKnight:** The removal, as I understand the amendment as presented by my colleague—that it is for the consumption of grain within a province has nothing to do with the exporting of grain.

*[Traduction]*

Colombie-Britannique où les consommateurs qui utilisent ce grain bénéficient d'un meilleur prix. Pourquoi cette aide n'est-elle pas accordée de l'autre côté pour le grain provenant de la région de Peace River qui serait acheminé vers l'Alberta, la Saskatchewan et le Manitoba?

**M. Migie:** Je n'ai qu'un seul commentaire à faire. Il n'y a que très peu de grain de la région de Peace River qui est transporté en Colombie-Britannique. En fait je suis étonné de constater que nous versions une aide au transport du grain de provenance lorsque ce transport se fait à l'intérieur d'une province, parce que j'avais l'impression que cela n'était pas permis. Cependant, la plupart de ce grain provient de la région des Prairies, une zone désignée, à l'extérieur de la région. À l'intérieur de la région il n'y a pas d'aide au transport, de même qu'il n'y en a pas au Québec pour le grain produit et consommé dans la province. Je suppose que la loi sur l'office des provenances ne s'applique qu'à la zone située à l'extérieur de la région désignée comme relevant de la Commission du blé.

**M. McKnight:** Eh bien, s'il en est ainsi, la façon d'appliquer le programme d'aide au transport des grains de provenance en Colombie-Britannique et dans les autres parties du Canada est discriminatoire à l'endroit du consommateur des grains de provenance du bassin des Prairies.

**M. Kroeger:** Subventionner le transport du grain de provenance entre le Colombie-Britannique et l'Alberta équivaudrait à subventionner le transport du charbon à Newcastle, n'est-ce pas?

**M. McKnight:** Non pas si on considère le Canada comme un pays qui a une production excédentaire des grains de provenance et si leur prix est établi selon une formule le rendant compétitif au prix du maïs sur les marchés américains.

**M. Kroeger:** Je pense que j'aurais un peu de difficulté à comprendre pourquoi le gouvernement subventionnerait le transport des grains de provenance d'une région qui en manque vers une autre qui en exporte.

**M. McKnight:** C'est le même raisonnement qui s'applique dans la formule de l'établissement d'un prix compétitif par rapport à celui du maïs, quand il y en a un surplus . . .

**Le président:** Monsieur McKnight, n'allons pas plus loin, parce que cela n'a rien à voir avec l'amendement, d'après moi.

M. Flis invoque le Règlement.

**M. Flis:** Je m'adresse à M. McKnight, par votre entremise, pour lui dire que nous avons passé beaucoup de temps hier à essayer de définir le mot «exportation», et que nous l'avons défini, je pense selon les mots de M. McKnight comme l'expédition de grain vers toutes destinations à l'extérieur du Canada, par n'importe le mode de transport. Aujourd'hui, son collègue veut supprimer entièrement la notion d'«exportation». J'aimerais demander à M. McKnight quelle incidence cet amendement aura sur sa définition d'hier.

**M. McKnight:** La suppression, si j'ai bien compris de l'amendement présenté par mon collègue—c'est-à-dire un amendement qui porte sur la consommation du grain à



[Text]

**Mr. Flis:** It has in your definition.

**Mr. McKnight:** The definition of "export" and the statutory rate are not simultaneous. They are not the same thing. We always have moved grain within Canada for other than export at the statutory rate, Mr. Chairman.

**Mr. Flis:** You would then add "export" to somewhere in paragraph (a)?

**The Chairman:** No, I do not think there is any real connection between the two.

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, in what other parts of the bill was this definition referred to? Was it not to this very spot—"export"?

**Mr. McKnight:** No, "export" was also being referred to in movement of grain to Thunder Bay. In my opinion, if it had not been defined, people shipping to Thunder Bay for destinations in the United States would not have been eligible for the statutory rate on the movement of grains, which would have adversely affected the Port of Thunder Bay.

**The Chairman:** Also it would have had the effect, it seems to me, of providing the Crow rate for the movement of grain within the Prairies.

**Mr. Flis:** Mr. Chairman, I think we had a lot of discussion on this, and I think it is good that it was brought up by Mr. Mazankowski . . .

**The Chairman:** Yes, I am going to make a ruling on it right now. It was a very interesting amendment and it seemed innocuous at the beginning, but it seems to raise more questions than it answered. It raised one question that I have a great deal of difficulty with, of course, and that is that it has the effect of increasing the amount of money provided by this bill. On that ground alone I would have to rule it out of order.

• 1505

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, I am not going to challenge the ruling, but I wonder if you could explain to the committee how you felt that this amendment was innocuous when it generated so much high-class debate.

**The Chairman:** I said it was one that may have seemed innocuous in the beginning. When I said "innocuous" I meant one that did not cause any problems.

We are still on the definition of "movement", and I guess we will now go to part (c):

(c) from any point of any line of railway west of Thunder Bay or Armstrong to Churchill for export;

Any comments there?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Agreed?

Part (c). Okay, go ahead. I will wait a minute.

[Translation]

l'intérieur d'une province n'a rien à voir avec l'exportation du grain.

**M. Flis:** Il en est question dans votre définition.

**M. McKnight:** La définition d'«exportation» et le tarif statutaire ne sont pas synonymes. Il y a toujours eu au Canada du transport de grain qui n'était pas destiné à l'exportation et ne bénéficiait pas du tarif statutaire, monsieur le président.

**M. Flis:** Vous ajouteriez donc le mot «exportation» quelque part dans l'alinéa (a)?

**Le président:** Non, je ne pense pas qu'il y ait vraiment de lien entre les deux.

**M. Flis:** Monsieur le président, était-il question de cette définition dans d'autres parties du projet de loi? N'est-ce pas précisément ici . . . «exportation»?

**M. McKnight:** Non, le mot «exportation» était aussi utilisé pour désigner le transport du grain à Thunder Bay. À mon avis, si on ne l'avait pas défini, les gens qui expédient du grain aux États-Unis en passant par Thunder Bay n'auraient pas été admissibles au tarif statutaire s'appliquant au transport du grain, ce qui aurait nuit au port de Thunder Bay.

**Le président:** Cela aurait aussi eu pour effet, à mon avis, de faire bénéficier du tarif du Nid-de-Corbeau le transport du grain à l'intérieur des Prairies.

**M. Flis:** Monsieur le président, je pense que nous avons longuement discuté de cette question et il est bon je pense qu'elle ait été mise sur le tapis par M. Mazankowski . . .

**Le président:** Oui, je vais me prononcer tout de suite. C'était un amendement très intéressant qui semblait assez inoffensif au départ, mais il semble causer plus de problèmes qu'il n'apporte que de solutions. Il a soulevé une question qui nous cause énormément de difficultés, bien sûr, et il aurait pour effet d'accroître le montant prévu dans le projet de loi. C'est pour cette question, qu'il me faut le déclarer irrecevable.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, je ne vais pas contester la décision, mais je me demande si vous pourriez expliquer au Comité pourquoi il vous a semblé que cet amendement était inoffensif alors qu'il a provoqué un débat aussi animé.

**Le président:** J'ai dit que c'était un amendement qui pouvait sembler inoffensif au départ. Quand j'ai dit «inoffensif» je voulais dire qu'il ne susciterait pas de difficultés.

Nous en sommes encore à la définition de «transport» et je suppose que nous allons maintenant passer à la partie c)

c) de tout point sur tout embranchement de la voie ferrée à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong à destination de Churchill pour y être exporté;

Y a-t-il des commentaires à ce sujet?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** D'accord?

La partie c). Très bien, allez-y. Je vais attendre une minute.

*[Texte]*

**Mr. Neil:** I want to ask a point of clarification from Mr. Kroeger.

**The Chairman:** Yes, Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Under "movement", Clause 2.(1)(b) talks about "to a port in British Columbia". Would the interpretation of that be the port facilities or the city itself?

I am thinking of the situation regarding malt. If this bill passes the way it is, there would be no possible way for that malt to be shipped via the U.S. without its first going to the actual port.

**Mr. D. Lefebvre:** Mr. Chairman . . .

**The Chairman:** Mr. Lefebvre.

**Mr. D. Lefebvre:** —this clause, together with the definition of "port in British Columbia" that follows, has been drafted with this problem in mind; hence, the definition of "port in British Columbia" as Vancouver, North Vancouver and other cities and any other place in the Province of British Columbia.

It was the intention not to be bound by the actual legal limits of ports.

**Mr. Neil:** Good.

**The Chairman:** Okay?

Can we go, then, to the definition of "port in British Columbia"? I will not read it since Mr. Lefebvre just finished reading it.

Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Agreed. Okay.

Then we go to "railway companies".

**Mr. McKnight:** Just a moment, Mr. Chairman; on a point of clarification. I agreed that you did not have to read it; then I would like a point of clarification.

**The Chairman:** Yes, go ahead.

**Mr. McKnight:** Taking into consideration the definition of "export" as defined in the bill as of yesterday, would it be the opinion, when the mode of transport was added to the definition of "export", that there is not any problem with this definition regarding the mode of movement out of Vancouver for export? In other words, you would not have to include, but it does not necessarily mean the movement of grain by vessel?

**Mr. D. Lefebvre:** No, it does not, Mr. Chairman.

**Mr. McKnight:** Thank you.

**The Chairman:** Thank you.

Are we agreed, then, on the definition of "port in British Columbia"?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Agreed. Thank you.

*[Traduction]*

**M. Neil:** Je voudrais demander un éclaircissement à monsieur Kroeger.

**Le président:** Oui, monsieur Neil.

**M. Neil:** Au sujet de «transport», il est question dans l'alinéa 2.(1)(b) de «un port en Colombie-Britannique». Est-ce que cela doit être interprété comme l'installation portuaire ou la ville elle-même?

Je pense à ce qui se passe dans le cas du malt. Si ce projet de loi est adopté tel qu'il est formulé maintenant, il serait impossible de transporter ce malt, en passant par les États-Unis sans qu'il soit d'abord transporté réellement au port.

**M. D. Lefebvre:** Monsieur le président . . .

**Le président:** Monsieur Lefebvre.

**M. D. Lefebvre:** . . . cette disposition ainsi que la définition de «port en Colombie-Britannique» qui suit a été rédigée en vue d'obvier à ce problème. Par conséquent, la définition de «port de la Colombie-Britannique» signifie Vancouver, North Vancouver et d'autres villes ainsi que d'autres lieux de la Colombie-Britannique.

On voulait éviter d'être assujettis aux limites actuelles des ports.

**M. Neil:** Bien.

**Le président:** Êtes-vous satisfait?

Pouvons-nous passer alors à la définition de «port en Colombie-Britannique»? Je ne la dirai pas monsieur Lefebvre vient de le faire.

D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** D'accord. Très bien.

Nous passons donc à «sociétés ferroviaires».

**M. McKnight:** Un moment, monsieur le président, je voudrais apporter un éclaircissement. J'ai accepté que vous n'ayez pas à la lire, mais j'aimerais un éclaircissement.

**Le président:** Oui, allez-y.

**M. McKnight:** Compte tenu de la définition du mot «exportation», telle que nous l'avons vue dans le projet de loi, hier, peut-on dire que si on ajoutait le mode de transport à la définition «d'exportation» que la définition ne présenterait pas de difficultés en ce qui concerne le mode de transport à l'intérieur de Vancouver du grain destiné à l'exportation? Autrement dit, il ne s'agit pas forcément du transport par bateau?

**M. D. Lefebvre:** Non, pas forcément, monsieur le président.

**M. McKnight:** Merci.

**Le président:** Merci.

Sommes-nous d'accord, alors, sur la définition de «port en Colombie-Britannique»?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** D'accord. Merci.



## [Text]

Next we have:

“railway companies” means the Canadian National Railway Company, Canadian Pacific Limited and any railway company prescribed by regulations made by the Governor in Council that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada;

Is that agreed?

Mr. Mazankowski.

**Mr. Mazankowski:** I have an amendment, Mr. Chairman, that Bill C-155 be amended in Clause 2 on page 2 by deleting on line 36 all the words following “Governor in Council” and by deleting line 37.

**The Chairman:** Which would have the effect of taking away the words “that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada”.

**Mr. Mazankowski:** Right. That could pave the way for the inclusion of B.C. Rail.

• 1510

As you recall, Mr. Chairman, many groups in British Columbia supported the concept of including BCR because of its strategic involvement in the movement of grain in the Peace River District. I have taken the liberty of using here the recommendation of the Province of British Columbia to exclude the words “that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada” in the definition of “railway companies” to allow this to happen. This could pave the way for negotiations between the Government of Canada and the railway company to look at ways and means in which the application of the statutory freight rate as conceived under this bill could apply to the movement of grain out of that region served by the BCR. As I said earlier, if we do not do something here to consider the anomalies and the problems associated with those producers up there, we are going to end up with passage of a bill wherein we will be blatantly discriminating against the producers of grain in northern British Columbia, as well as the feed grain users, by the rejection of the last amendment. I am sure it will not be very favourable in the eyes of our producers and feed grain users in the Province of British Columbia.

**The Chairman:** Mr. Flis.

**Mr. Flis:** First of all, I would like a ruling on whether or not this does change the intent of the bill. In my opinion it does, but you have more expert advice sitting near you and who could probably advise you better.

I would also like to hear from our officials. We discussed earlier—and Mr. McKnight was kind enough to read us some of the testimony we heard from the BCR where they were willing to go into negotiations with the minister on some future contractual basis. By accepting this amendment, this would be automatic. This would not lead to any negotiations, contractual basis, etc. I would like to get a legal opinion on that, please.

## [Translation]

Nous avons ensuite

«sociétés ferroviaires» désigne le Canadien National, le Canadien Pacifique, et toute société ferroviaire désignée par un règlement établi par le Gouverneur en Conseil et relevant de la compétence du Parlement du Canada;

Êtes-vous d'accord?

Monsieur Mazankowski.

**M. Mazankowski:** J'ai un amendement, monsieur le président. Je propose que l'article 2 de la page 2 du projet de loi C-155 soit modifié en supprimant 36 tous les mots qui viennent après «Gouverneur en Conseil» et en supprimant la ligne 37.

**Le président:** Ce qui aurait pour résultat de faire disparaître les mots «qui relèvent de la compétence du Parlement du Canada».

**M. Mazankowski:** Exactement. Cela permettrait l'inclusion de la société B.C. Rail.

Vous vous souviendrez, monsieur le président, que bien des groupes de la Colombie-Britannique préconiseraient l'inclusion du B.C. Rail qui s'occupe du transport du grain dans le district de Peace River. J'ai pris la liberté, ici, d'utiliser la recommandation de la Colombie-Britannique de supprimer les mots «relevant de la compétence du Parlement du Canada» dans la définition de «sociétés ferroviaires» afin que ce soit possible. Cela pourrait préparer les négociations entre le gouvernement du Canada et la société ferroviaire en vue de trouver des moyens pour permettre que le tarif de transport statuaire prévu dans ce projet de loi puisse s'appliquer au grain provenant de cette région que dessert le B.C. Rail. Comme je l'ai dit tout à l'heure, si nous ne faisons rien pour tenir compte des anomalies qui suscitent des difficultés aux producteurs de cette région, nous finirons par adopter un projet de loi manifestement discriminatoire à l'endroit des céréaliculteurs du nord de la Colombie-Britannique, ainsi qu'à l'endroit des utilisateurs du grain de provende de cette province, ce qu'on a fait en rejetant le dernier amendement. Je suis certain qu'il ne sera pas très bien accueilli par nos céréaliculteurs et nos utilisateurs de grains de provende de la Colombie-Britannique.

**Le président:** Monsieur Flis.

**M. Flis:** D'abord, j'aimerais que le président prenne une décision pour déterminer si cet amendement modifie ou non l'intention du projet de loi. Il la modifie à mon avis, mais vous avez près de vous des gens plus compétents qui pourraient probablement mieux vous conseiller.

J'aimerais aussi entendre nos fonctionnaires. Nous avons parlé tout à l'heure—et M. McKnight a eu la bonté de nous lire quelques extraits du témoignage que nous avons entendu de la société B.C. Rail lorsque ses représentants ont dit qu'ils étaient prêts à négocier avec le ministre la possibilité d'établir une certaine base contractuelle à l'avenir. En acceptant cet amendement, ce serait automatique. Il n'y aurait pas de négociations, de bases contractuelles, etc... J'aimerais

[Texte]

**The Chairman:** It says:

... any railway company prescribed by regulations made by the Governor in Council.

**Mr. Mazankowski:** Exactly.

**The Chairman:** So if the Governor in Council did not make the recommendation, it could not be included.

**Mr. Mazankowski:** I said it opens the door, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Right. It opens the door, but it does not allow it. I would say the amendment is in order.

**Mr. Mazankowski:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I agree with the intent and the sentiment expressed by Mr. Mazankowski. I doubt that the amendment, even if passed, will accomplish what he and I want to see happen, because I doubt very much if the Government of the Province of British Columbia, or BC Railways itself, would hold still for "railway companies' means any railway company prescribed by regulations made by the Governor in Council". Leave out CP and CN for the moment. They are just not going to hold still for that.

I appreciate the intent about opening the door. I believe there are some other ways of doing it. However, if you have ruled the amendment in order, Mr. Chairman, we are prepared to support it. But I do not think it will accomplish what Mr. Mazankowski wants; because that closes the door at the very first step. The Government of the Province of British Columbia...

**The Chairman:** I do not think it does, Mr. Benjamin. I do not really think Mr. Mazankowski's amendment is doing what he thinks it will do either, because the way this is drafted it says "made by the Governor in Council that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada". So it is the Governor in Council that is subject to the jurisdiction of Canada, not any other railroad, the way this one is written.

• 1515

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, you are using up my time for my remarks.

**The Chairman:** No, I am not. I do not have the time clock on you and I am just simply trying to help you to say that it does not make any difference.

**Mr. Benjamin:** Yes, you were not a damn bit helpful. You did not let me finish my remarks.

**The Chairman:** There are times when none of us are too helpful. Go ahead and finish your remarks, will you.

**Mr. Benjamin:** From the opening moment, if this amendment were to pass, if and when this bill becomes law the government of the province of British Columbia and the management of British Columbia rail are not going to agree to

[Traduction]

entendre une opinion juridique sur cette question, s'il vous plaît.

**Le président:** L'article stipule:

... toute société ferroviaire désignée par un règlement établi par le gouverneur en conseil.

**M. Mazankowski:** Exactement.

**Le président:** Si le gouverneur en conseil n'a pas fait la recommandation, elle ne peut être incluse.

**M. Mazankowski:** J'ai dit que cela ouvrirait la porte, monsieur le président.

**Le président:** Exact. Cela ouvre la porte, mais ne le permet pas. Je dirais que l'amendement est recevable.

**M. Mazankowski:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'accepte l'intention et la motivation exprimées par M. Mazankowski. Toutefois, cet amendement, même s'il était adopté, ne pourrait permettre ce que nous souhaitons lui et moi, parce que je doute fort que le gouvernement de la province de la Colombie-Britannique ou la société B.C. Rail accepterait que les mots «sociétés ferroviaires» désignent toute société ferroviaire désignée par un règlement établi par le gouverneur en conseil. Oublions le CP et le CN pour le moment. Ils n'accepteront tout simplement pas cela.

J'apprécie l'intention d'ouvrir la porte. Je pense qu'il y aurait d'autres façons d'y arriver. Cependant, si vous avez déclaré que l'amendement est recevable, monsieur le président, nous sommes prêts à l'appuyer. Je ne pense pas qu'il permette ce que souhaite M. Mazankowski; parce que cela ferme la porte dès le départ. Le gouvernement de la province de la Colombie-Britannique...

**Le président:** Je ne le pense pas, monsieur Benjamin. Je ne pense pas vraiment non plus que l'amendement de M. Mazankowski aura les effets qu'il souhaite parce que la définition stipule «établi par le gouverneur en conseil qui relève de la compétence du Canada». C'est donc le Gouverneur en conseil qui relève de la compétence du Canada et non un autre chemin de fer, de la façon dont cette définition est formulée.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, vous écoutez mon temps de parole.

**Le président:** Non, pas du tout. Je ne vous chronomètre pas et j'essaie seulement de vous aider à démontrer que cela ne change rien.

**M. Benjamin:** Oui, vous ne m'avez pas aidé du tout. Vous ne m'avez pas laissé terminer.

**Le président:** Cela arrive à tout le monde. Allez-y et finissez vos remarques.

**M. Benjamin:** Si nous adoptions cet amendement, et si ce projet de loi était adopté, le gouvernement de la Colombie-Britannique et la gestion de la société B.C. Rail refuseraient au départ d'accepter qu'une définition voulant que la société



## [Text]

a railway company meaning any rail company prescribed by regulations made by the Governor in Council. There is no way they are going to agree to that. Now, I could be wrong. I will wait for a legal opinion as to whether or not that could be applied. However, if the amendment is in order, we will support it, but I do not think it will accomplish anything that Mr. Mazankowski and I want.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, the amendment that I proposed, was advanced as I indicated earlier, by the Government of British Columbia which is a shareholder in BCR and so it has a vested interest but this does not mention BCR. It opens the door for the Governor in Council to prescribe by regulations and designate any railway company. So for the purpose of this amendment, if it was passed, and accepted, it would provide the opportunity for negotiation to take place between the Government of Canada and any other railway company to participate in the benefits and the obligations of this particular piece of legislation. But, in particular, here we are dealing with the movement of grain. So I think it does not, with respect, place any further burden for the moment. It does open the door for that to occur, but that is subject to the initiative of the Governor in Council.

**The Chairman:** Right. Agreed. That is why I say I believe your amendment is in order.

Mr. Tessier, and then I have a question or two to put to Mr. Lefebvre.

**M. Tessier:** Monsieur le président, il s'agit toujours la question de donner à *B.C. Rail* un avantage qui serait finalement un avantage pour les producteurs. On parle de «toute autre compagnie de chemin de fer de régime fédéral». Est-ce que cela veut dire que *B.C. Rail*, étant donné son statut de société de la Couronne provinciale, sera obligé de se saborder complètement pour avoir droit aux avantages d'une compagnie de chemin de fer de régime fédéral ou si, par simple ordonnance du gouverneur en conseil, il pourra avoir le bénéfice?

**M. D. Lefebvre:** Il pourrait probablement devenir une entreprise fédérale en ayant des activités au-delà des frontières de la province de la Colombie-Britannique. J'imagine que ce chemin de fer pourrait devenir une compagnie fédérale de plusieurs façons et, à la suite de cela, ses taux et ses activités seraient régis par la Commission canadienne des transports plutôt que par une commission et des lois provinciales.

**M. Tessier:** Cela veut dire que si on adopte la définition de «compagnies de chemin de fer» telle qu'elle est proposée, il nous est impossible de donner un avantage comparable au *Crow* à une compagnie comme *B.C. Rail*. Alors, si on accepte la définition telle quelle, on vient de régler le sort de *B.C. Rail*.

• 1520

**M. D. Lefebvre:** Mais je dois ajouter que le pouvoir du gouverneur en conseil à cet article n'autorisera pas le gouverneur en conseil à appliquer cette loi à *B.C. Rail*, même si vous enlevez les mots en question.

**M. Tessier:** Monsieur le président, je vous confesse mon ignorance quant aux incidences juridiques, mais est-ce que cela veut dire que quand on espère pouvoir donner un bénéfice à

## [Translation]

ferroviaire désigne une société ferroviaire désignée par un règlement établi par le gouverneur en conseil. Il n'y a rien pour leur faire accepter cela. Je pourrais me tromper toutefois. Je vais attendre d'obtenir une opinion juridique pour déterminer si cela devrait s'appliquer ou non. Cependant, si l'amendement est recevable, nous allons l'appuyer, mais je ne pense pas qu'il donne les résultats que M. Mazankowski et moi escomptons.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, l'amendement que j'ai proposé a été suggéré, comme je l'ai dit tout à l'heure, par le gouvernement de la Colombie-Britannique qui est un actionnaire de la société B.C. Rail et qui est donc intéressé, mais il n'est pas tenu compte de la B.C. Rail. Il permettrait au gouverneur en conseil de désigner n'importe quelle société ferroviaire par voie de règlement. Donc, si cet amendement était adopté et accepté, il permettrait des négociations entre le gouvernement du Canada et toute autre société ferroviaire qui voudrait participer aux avantages et aux obligations prévues dans ce projet de loi. Cependant, dans ce cas-ci, il est question du transport du grain. Je pense donc, respectueusement, qu'il n'impose pas d'autre charge pour le moment. Il rend cela possible, mais tout dépend de la décision du gouverneur en conseil.

**Le président:** Exact. D'accord. C'est pourquoi je dis que je crois votre amendement recevable.

M. Tessier, et j'ai ensuite une ou deux questions à poser à M. Lefebvre.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman, it is still a matter of giving B.C. Rail a contribution, a contribution which, when all is said and done, would be a contribution to the producers. We are talking about "any other federally administered railway". Is this to say that B.C. Rail, given its status as a provincial crown corporation, would be forced to shut down completely in order to become entitled to contributions paid to a federally administered railway or if, by a mere Order by the Governor in Council, it might obtain these benefits?

**Mr. Lefebvre:** It could probably become a federal corporation by transacting business outside the border of British Columbia. I imagine that this railroad could become a federal corporation in several ways and, following all that, its rates and its activities would be governed by the Canadian Transport Commission rather than by a provincial commission and provincial laws.

**Mr. Tessier:** That is to say that if the definition of "railway companies" is adopted as proposed, it is impossible for us to give a rate comparable to the Crow rate to a company such as B.C. Rail. Now, if the definition is accepted as such, B.C. Rail's fate has just been decided.

**Mr. Lefebvre:** But I must add that the powers of the Governor in Council under this section do not authorize the Governor in Council to apply this law to B.C. Rail, even if you delete the words in question.

**Mr. Tessier:** Mr. Chairman, I confess my ignorance to you of the legal repercussions involved, but does that mean that

[Texte]

*B.C. Rail*, on est naïf, et que juridiquement on est tout à fait dans l'erreur?

**Mr. D. Lefebvre:** Dans la situation actuelle, oui, et il est difficile de prévoir quelle autre situation juridique pourrait prévaloir à l'avenir.

**Le président:** Avez-vous fini? *Mr. Lefebvre.*

**Mr. Flis:** On a point of order.

**The Chairman:** Before you get to a point of order, I . . .

**Mr. Flis:** I think a point of order overrules your question, Mr. Chairman.

**The Chairman:** No, a point of order does not overrule the chairman.

**Mr. Flis:** No?

**The Chairman:** I want an explanation of this sentence before I can even rule on a point of order, because as I read this, the clause that Mr. Mazankowski is attempting to remove, by means of his amendment, modifies the Governor in Council and not the railway companies.

**Mr. D. Lefebvre:** No, Mr. Chairman.

**The Chairman:** The way it is written here it does. If it modifies the railways, there should be a comma after "any railway company":

any railway company, that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada, prescribed by regulations made by the Governor in Council;

I suppose if we are going to remove it, it does not make any difference, but that clause modifies the Governor in Council.

**Mr. D. Lefebvre:** Maybe some commas would help for comprehension of the text, but certainly the jurisdiction of Parliament applies to railroads and not to regulations.

**An hon. Member:** Hear, hear! You have been overruled.

**The Chairman:** Well, it is a good thing I was not somebody's English teacher. He would have flunked.

**Mr. Flis.**

**Mr. Flis:** That was exactly my point of order. I wanted sort of a legal interpretation with this wording and then with the amendment of what the implications are here. Does it mean that BCR can come in under the statutory rate and yet ignore all the federal regulations as passed by the Parliament of Canada?

**The Chairman:** I would say not, because it says "prescribed by regulations made by the Governor in Council"; and if they do not come in under the regulations prescribed by the Governor in Council, then they would not be eligible. Am I correct, Mr. Lefebvre?

**Mr. D. Lefebvre:** Yes, you are.

**Mr. Mazankowski:** It opens the door.

**The Chairman:** Right, it opens the door.

[Traduction]

when we hope to grant a benefit to B.C. Rail we are naive, and, from a legal standpoint, completely in the wrong?

**Mr. Lefebvre:** Under current conditions, yes, and it is difficult to foresee what other legal situation might prevail in the future.

**The Chairman:** Are you finished? Mr. Lefebvre.

**Mr. Flis:** J'invoque le Règlement.

**Le président:** Avant de vous donner la parole, je . . .

**Mr. Flis:** Je pense qu'un recours au Règlement passe avant votre question, monsieur le président.

**Le président:** Non, le recours au Règlement ne l'emporte pas sur le président.

**Mr. Flis:** Non?

**Le président:** Avant que je puisse même me prononcer sur le recours au Règlement, je veux que l'on m'explique cette phrase, parce que d'après ce que je comprends, l'article que M. Mazankowski veut supprimer, par son amendement, modifie le gouverneur en Conseil et non pas les compagnies de chemin de fer.

**Mr. D. Lefebvre:** Non, monsieur le président.

**Le président:** C'est ce qu'il prévoit, d'après la façon dont il est formulé. Si il modifie les chemins de fer, il devrait y avoir une virgule après «toute compagnie de chemin de fer»:

toute compagnie de chemin de fer, relevant de la compétence du Parlement du Canada, désignée par voix de règlement établi par le Gouverneur en Conseil;

Je suppose que si nous le suivons, cela ne fait aucune différence, mais cette disposition modifie le Gouverneur en Conseil.

**Mr. D. Lefebvre:** Peut-être que quelques virgules nous aideraient à mieux comprendre le texte, mais il est bien certain que se sont les chemins de fer et non le règlement qui relèvent de la compétence du Parlement.

**Une voix:** Bravo! On l'a emporté sur vous.

**Le président:** Bien, c'est une bonne chose que je n'ai pas été le professeur d'anglais d'une certaine personne. Il aurait échoué.

Monsieur Flis.

**Mr. Flis:** C'est précisément sur cette question que porte mon recours au règlement. Je voulais un genre d'interprétation juridique de cette formulation et des ramifications de l'amendement. Est-ce que cela signifie que la Société B.C. Rail doit être visée par le tarif statutaire tout en échappant à tous les règlements fédéraux adoptés par le gouvernement du Canada?

**Le président:** Je dirais que non, parce qu'on dit «désigné par un règlement établi par le Gouverneur en Conseil»; et si une Société ferroviaire n'est pas prévue dans le règlement établi par le Gouverneur en Conseil, elle n'est pas admissible. Ai-je raison, monsieur Lefebvre?

**Mr. D. Lefebvre:** Oui, c'est exact.

**Mr. Mazankowski:** Il ouvre la porte.

**Le président:** Exact, il ouvre la porte.



*[Text]*

I have one further question to Mr. Lefebvre or Mr. Kroeger. While it may have the potential of increasing the payments, it does not immediately, unless the Governor in Council makes the regulation. Is that correct?

**Mr. Kroeger:** I think that is correct, Mr. Chairman.

**The Chairman:** That is correct. So the motion is in order. I think we have had enough discussion on it. I will put the amendment. The amendment is that in the definition of railway companies, all the words after "Governor in Council" be removed; that is, "that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada".

Amendment negatived.

**Mr. Mazankowski:** Well, more discrimination against British Columbia. It is quite obvious. One objective in mind. Shame on you!

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I take it we are now down to and have finished with line 37. I have an amendment . . .

**Mr. Mazankowski:** Wait until Ray Perrault finds out about this.

**The Chairman:** Hold it. Order, please.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I have an amendment to insert after line 37, Mr. Chairman.

I move that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2 by adding the following immediately after line 37 at page 2 thereof:

"rate of cost change", in respect of any crop year, means the percentage, as determined by the Commission on the basis of grain tonnage forecasts provided by the Administrator, by which the average estimated eligible cost of moving one tonne of grain in that crop year differs from the average estimated eligible cost of moving one tonne of grain in the preceding crop year, as adjusted in respect of the 1983-84 to 1986-87 crop years so as to exclude the effect of the phasing in of the contribution to constant costs.

• 1525

Mr. Chairman, this is a further consolidation of definitions into Clause 2.(1). I would move the definition of the rate of cost change from Clause 54 to Clause 2.(1). I am doing it the only way I can, of course, as on previous motions that I have moved. I will leave it at that and in your good hands, Mr. Chairman.

**The Chairman:** You would have to be prepared, of course, to move the consequential amendment when we get to page 28 . . .

**Mr. Benjamin:** Right.

*[Translation]*

J'ai une autre question à poser à M. Lefebvre ou à M. Kroeger. Bien que cet amendement puisse être d'accroître les versements il ne le permet pas immédiatement à moins que le Gouverneur en Conseil établisse le règlement. Est-ce exact?

**M. Kroeger:** Je pense que c'est exact, monsieur le président.

**Le président:** C'est exact. La motion est donc recevable. Je pense que nous en avons assez discuté. Je vais mettre l'amendement aux voix. Cet amendement vise à supprimer dans la définition d'une compagnie de chemin de fer tous les mots qui viennent après «Gouverneur en Conseil» c'est-à-dire «qui relève de la compétence du gouvernement du Canada».

La motion d'amendement est rejetée.

**M. Mazankowski:** Eh bien, encore plus de discrimination contre la Colombie-Britannique. C'est bien évident. Le seul objectif en tête. Vous devriez avoir honte!

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Si je comprends bien, nous sommes maintenant rendu plus loin et nous en avons terminé de la ligne 37. J'ai une motion d'amendement . . .

**M. Mazankowski:** Attendez que Ray Perrault apprenne cela.

**Le président:** Attendez. À l'ordre je vous prie.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Une motion d'amendement visant à ajouter quelque chose après la ligne 37, monsieur le président.

Je propose que le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en découlant, soit modifié à l'article 2, par l'addition immédiatement après la ligne 37, à la page 2, de ce qui suit:

«taux de modification du coût» désigne, relativement à toute campagne agricole, le pourcentage, établi par la Commission à partir du tonnage de grain prévu par l'administrateur, selon lequel le coût admissible estimatif moyen du transport d'une tonne de grain au cours de cette campagne agricole diffère de celui de la campagne précédente, tel que rajusté en fonction des campagnes agricoles de 1983-1984 à 1986-1987 de façon à annuler l'effet de l'introduction par étape de la contribution au coût constant.

Monsieur le président, cela vise à consolider encore plus les définitions du paragraphe 2.(1). Je déplacerais la définition du taux de changement du coût de l'article 54 au paragraphe 2.(1). Je le fais de la seule façon qui m'est offerte, bien sûr, comme dans le cas des motions que j'ai déjà présentées. Je n'en dis pas plus et je m'en remets à vous, monsieur le président.

**Le président:** Il vous faudrait, bien sûr, déplacer l'amendement qui en découle quand nous arriverons à la page 28 . . .

**M. Benjamin:** Exact.

[Texte]

**The Chairman:** —but the effect of the amendment is to move the definition of rate of cost change from page 28, in Part III, to definitions, in Part I. Question?

**Mr. Mazankowski:** So, Mr. Chairman, there is no changing. It does not change in any way, shape or form the meaning or the intent of the bill.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** The words are identical . . .

**Mr. Mazankowski:** The words are identical, so it is a continuation of the game of musical chairs that Mr. Benjamin has been playing since we started.

**The Chairman:** No, I would call it musical definitions.

Amendment negated.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I now have an amendment under "system participant", starting with line 38 up to and including line 42. Do you want me to move to it now, or do you want to go ahead with discussion on "system participant"?

**The Chairman:** We have just come to line 38, so I guess you might as well do it now.

**Mr. Benjamin:** Thank you, Mr. Chairman. This one is a change. I move that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2.(1) by striking out lines 38-42 at page 2 thereof and substituting the following therefor:

"system participant" means a railway company as defined in this section.

That means, Mr. Chairman, that the administrator could not regulate entities other than railway companies. If there are regulations to be made of grain companies, that is in the hands of the Board of Grain Commissioners. If there are regulations to be made of trucking companies, that remains in the hands of the provinces, unless they are interprovincial and then it remains in the hands of the CTC. If there are regulations to be made of port facilities, that remains in the hands of the CTC and the Ministry of Transport, Marine Division. So the purpose of this amendment is to limit the administrator to regulating only railway companies.

• 1530

**The Chairman:** Mr. Lefebvre, could you explain the repercussions of Mr. Benjamin's amendment, if any?

**Mr. D. Lefebvre:** Mr. Chairman, throughout Part I of the bill there are many references to system participants—for instance, in terms of consultations by the GTA, by the

[Traduction]

**Le président:** . . . mais l'amendement aurait pour effet de déplacer la définition de taux de changement de coût qui se trouve à la page 28, à la Partie III pour la mettre dans les définitions, à la Partie I. Des questions?

**M. Mazankowski:** Donc, monsieur le président, il n'y a pas de changement. Cela ne change en aucune façon la signification ou l'intention du projet de loi.

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Les mots sont identiques . . .

**M. Mazankowski:** Les mots sont identiques et c'est le même jeu de la chaise musicale que M. Benjamin joue depuis le début.

**Le président:** Non, je ne dirais pas qu'il s'agit de définitions musicales.

(La motion d'amendement est rejetée.)

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai maintenant une motion d'amendement à la définition de «participant du système» à partir de la ligne 38 jusqu'à la ligne 42 inclusive. Voulez-vous que je la présente maintenant ou préférez-vous poursuivre la discussion sur «participant du système»?

**Le président:** Nous venons tout juste d'arriver à la ligne 38, je suppose donc que vous pourriez tout aussi bien le faire maintenant.

**M. Benjamin:** Merci, monsieur le président. Il s'agit ici d'un changement. Je propose que le projet de loi C-155, loi tendant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en découlant, soit modifié en supprimant les lignes 38 à 42 du paragraphe 2.(1) qui se trouvent à la page 2 du projet de loi pour les remplacer par ce qui suit:

«participant du système» désigne une compagnie de chemins de fer comme défini dans le présent article.

Cela signifie, monsieur le président, que l'administrateur ne pourrait pas réglementer d'autres organismes que les compagnies de chemins de fer. S'il faut établir des règlements visant les sociétés céréalières, ce sera du ressort des commissaires de la Commission des grains. S'il faut réglementer les sociétés de camionnage, ce sera toujours les provinces qui s'en chargeront, à moins qu'elles ne soient interprovinciales et dans ce cas elles continueront à relever de la CCT. Pour ce qui est de la réglementation des installations portuaires, cela reste entre les mains de la CCT et de la Division maritime du ministère des Transports. Le but de cet amendement est de limiter le pouvoir de réglementation de l'administrateur aux seules compagnies de chemins de fer.

**Le président:** Monsieur Lefebvre, pourriez-vous expliquer quelles répercussions aurait l'amendement de M. Benjamin, s'il en avait?

**M. D. Lefebvre:** Monsieur le président, il est souvent fait mention des participants du système à la partie I du projet de loi—par exemple, aux termes des consultations du Comité



[Text]

committee... and it would reduce the number persons who can be consulted from all the persons engaged in the transportation and handling of grain to the railways only. In addition, I believe that in Clause 21 and the following clauses the regulations with respect to performance are applicable or could be developed in respect of system participants, and if you restrict the scope of the definition, such regulations would be applicable only to railway companies and not to others engaged or participating in the transportation and handling of grain.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Lefebvre.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, the Board of Grain Commissioners regulates the grain companies, the Canadian Wheat Board and a host of other operations in the federal government. I submit, contrary to Mr. Lefebvre, that this does not reduce the consultation process. That has been going on in any event and will continue to go on.

It is also in line with argument I made earlier about the unnecessary intrusion of an additional sixth or seventh body, namely this administrator and this senior grain advisory committee, into an operation that with some minor criticisms or faults appears to be operating very well right now. I am one who is not opposed to further regulating of the railroads. God knows they need it. It has not been done adequately enough by the other agencies, in my opinion. So if the administrator can assist in regulating only the railway companies, I am confident that the regulating of grain companies, the regulating of ports, the regulating of port facilities is already in very good hands, and being very well regulated for that matter. Those broad powers for the administrator in this definition, I submit, are not needed or necessary.

**The Chairman:** Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you, Mr. Chairman.

I wonder if I could ask a question of counsel for the committee. What are your views as to the effect of Mr. Benjamin's motion No. 10 in terms of narrowing the definition of system participant? What would it do to the ability of the administrator to cause the overall system to function in a fashion that is effective and efficient as far as the producer is concerned, and what it would do to for the CTC in terms of its ability to be part of the system to see that costs are kept down as far as the producers are concerned?

**The Chairman:** And as a supplementary, what it would do to the application of awards and sanctions.

**Mr. Keith Thompson (Counsel to the Committee):** Does this amendment have the effect of...?

**The Chairman:** I will read it to you.

**Mr. K. Thompson:** I have the wording, but it means that all other participants that are now in the system participant definition would be stricken.

**Mr. Mayer:** Except the railways.

[Translation]

prévue dans la Loi sur le transport du grain, il réduirait aux seules compagnies de chemins de fer le nombre des personnes qui peuvent être consultées, parmi celles qui participent au transport et à la manutention du grain. En outre, je crois qu'à l'article 21 et dans les articles qui suivent les règlements relatifs au rendement s'appliquent ou pourraient être établis pour s'appliquer aux participants du système, et si on limite la portée de la définition, ces règlements ne s'appliqueraient qu'aux compagnies de chemin de fer et non aux autres qui participent au transport et à la manutention du grain.

**Le président:** Merci, monsieur Lefebvre.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, le Conseil des commissaires du grain réglementent les sociétés céréalières, la Commission canadienne du blé et bien d'autres organismes du gouvernement fédéral. Je prétends, contrairement à ce que dit M. Lefebvre, que cela ne nuit pas à la consultation. Il y en a toujours eu de toute façon et cela continuera.

C'est aussi dans le même ordre d'idée que ce que j'ai fait valoir tout à l'heure au sujet de l'inclusion inutile d'un sixième ou d'un septième organisme, notamment cet administrateur et ce comité consultatif supérieur du grain, dans une organisation, qui, mise à part quelques faiblesses ou défauts mineurs, semble très bien fonctionner à l'heure actuelle. Je suis de ceux qui ne s'opposent pas à ce que les chemins de fer soient plus réglementés. Dieu sait qu'ils en ont besoin. Les autres organismes ne l'ont pas fait suffisamment, à mon avis. Donc, si l'administrateur ne pouvait que contribuer à augmenter les compagnies de chemin de fer, je suis persuadé que la réglementation des sociétés céréalières des ports et des installations portuaires est déjà en de très bonnes mains et qu'elles sont très bien réglementées. Je prétends que ces grands pouvoirs que la définition accorde à l'administrateur ne sont pas nécessaires.

**Le président:** Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci, monsieur le président.

Je me demande si je pourrais poser une question aux conseillers juridiques du Comité. Quelle incidence d'après vous aurait la motion n° 10 de M. Benjamin qui restreint la définition de participant du système? Quelle incidence aurait-elle sur le rôle de l'administrateur qui est de veiller à ce que l'ensemble du système fonctionne de façon efficace pour autant que le producteur est concerné sur le rôle de la CCT qui doit veiller, tout en faisant partie intégrante du système, à ce que les coûts soient maintenus aussi bas que possible pour les producteurs?

**Le président:** Et comme question supplémentaire, quelle conséquence aurait-il sur les primes et les sanctions.

**M. Keith Thompson (conseiller juridique du Comité):** Est-ce que cet amendement a pour effet de...?

**Le président:** Je vais vous le lire.

**M. K. Thompson:** J'en ai le texte, mais il signifie que tous les autres participants qui font maintenant partie du système en seront éliminés.

**M. Mayer:** Sauf les chemins de fer.

[Texte]

**Mr. K. Thompson:** First of all, I think I would have a semantic problem with the definition. The word "participant" seems to me to suggest more than one, and I am not sure what the advantage would be of having railway as the sole system participant.

• 1535

Certainly it would have the effect in my opinion of severely limiting any prospective corrective action that might be taken against other players in this overall operation. Remedial action could not be taken against any of the other boards or agencies or ports which might, for example, be responsible for some action that was impairing the operation of the system.

So, if the desire is to reduce "system participant" to mean a railway company, I think it would be more logical simply to strike the expression "system participant" from the bill, and direct whatever corrective action against the railway might be desirable by simply specifically directing it against a railway company.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Thompson.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, may I ask a supplementary of Mr. Thompson? Are you then saying that if a port under the aegis of the Ministry of Transport Port Authority were to operate in such a manner as to impair "the transportation, shipping and handling of western grain", the Ministry of Transport and the CTC, Marine Division—I figure the Ministry of Transport would be responsible for the administration of this bill—would just sit back and let the ports do what they like? Are you saying that the Canadian Grain Commission and the Ministry of Agriculture would allow elevator companies to impair or impede "the transportation, shipping and handling of western grain" since they would be part of the enforcement of this legislation? I do not follow your logic. When you limit this to railway companies, why would that then allow the other actors in "the transportation, shipping and handling of western grain" to impede or impair that very process?

**Mr. K. Thompson:** My view, Mr. Chairman, may be incorrect, but I sense that the reason for having the expression "system participant" is to try to bring together in one piece of legislation the principal performers in the complex activity of moving grain to the port and onto the ships. To confine control within the proposed act to one of those participants, even an important one such as the railway, would seem to me to miss an opportunity to consolidate some measure of supervision over these various elements.

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Chairman, that has not been the experience over the last number of years. The grain companies have gone ahead with modernizing and rationalizing the country elevator system. They have spent hundreds of millions of dollars getting up to date; they have built new terminals; they have modernized old terminals. They have done their share of the job, while the railroads let branch lines deteriorate to zero or less than that; while the railroads have gone their own way and taken the taxpayers' money for branch-line subsidies, not a dime of which went into maintenance or

[Traduction]

**M. K. Thompson:** Premièrement, je pense que la définition pose pour moi un problème de sémantique. Le mot «participant» semble sous entendre plus qu'un, et je ne vois pas bien quel avantage il y aurait à ce qu'un chemin de fer soit le seul participant au régime.

Chose certaine, à mon avis, cela limiterait considérablement toute mesure corrective que l'on pourrait éventuellement prendre contre les autres participants du système. On ne pourrait prendre de mesures correctives visant les autres offices, ou organismes ou ports qui pourraient, par exemple, être responsables d'actions nuisant à l'exploitation du système.

Donc, si on souhaite limiter le sens de «participant» du système à une seule compagnie de chemin de fer, je pense qu'il serait plus logique de supprimer l'expression «participant du système» et de prendre la mesure corrective contre le chemin de fer en spécifiant simplement qu'elle vise une société ferroviaire.

**Le président:** Merci, monsieur Thompson.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, puis-je poser une question supplémentaire à M. Thompson? Dites-vous alors que si un port relevant de l'administration portuaire du ministère des Transports était exploité d'une façon à nuire au «transport», à l'expédition et à la manutention du grain de l'Ouest», que le ministère des Transports et la division maritime de la CCT—je suppose que c'est du ministère du transport que relèverait l'administration du projet de loi—n'interviendraient pas et laisseraient les ports agir à leur guise? Dites-vous que la Commission canadienne du grain et le ministère de l'Agriculture permettraient une société d'éleveurs de nuire «au transport, à l'expédition et à la manutention du grain de l'Ouest» étant donné que ces sociétés feraient partie de cette loi? Je ne comprends pas votre logique. Quand vous limitez cela aux compagnies de chemins de fer, pourquoi est-ce que cela permettrait aux autres participants au «transport, à l'expédition et à la manutention du grain de l'Ouest» de nuire ou de retarder ce processus même?

**M. K. Thompson:** Je me trompe peut-être, monsieur le président, mais je pense qu'on a utilisé l'expression «participant du système» pour essayer de regrouper dans une seule mesure législative les principaux exécutants du processus complexe qu'est le transport du grain vers les ports et les navires. Si le projet de loi ne visait à contrôler qu'un seul de ses participants, même un participant important comme les chemins de fer, il me semblerait manquer l'occasion d'assurer une certaine mesure de surveillance sur ces divers éléments.

**M. Benjamin:** Bien, monsieur le président, ce n'est pas ce que l'on a constaté ces dernières années. Les sociétés céréalières ont modernisé et rationalisé le système d'éleveurs du pays. Elles ont dépensé des centaines de millions de dollars pour se moderniser, elles ont construit de nouveaux terminaux et ont modernisé les anciens. Elles ont fait leur part, tandis que les chemins de fer, laissent les embranchements se détériorer complètement ou encore pire; tandis que les chemins de fer ont pris l'argent des contribuables qui leur était versé en subventions pour l'amélioration des embranchements, et qu'ils n'ont



*[Text]*

rehabilitation. The failure in this entire exercise has been on the part of the railroads—not totally, but mostly.

I do not understand why we have to bring in these other participants in the entire system as some kind of past, present or potential villains in the piece when they are already thoroughly regulated and watched over on a daily basis—and that has not occurred with the railroads—yet, they are already years ahead of the railways in their rationalizing and modernizing and improving of the whole system; they are a part of the system of the transportation, shipping and handling of western grain.

• 1540

I looked upon this as another way of picking on other organizations, and not just grain companies: some little co-op or some little group of farmers who get together to organize a participation in this system can be regulated by the administrator. I think those powers are far broader than he either needs or should have.

**The Chairman:** Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, very briefly I think Mr. Benjamin's amendment causes me some problems. The mere definition of the word "system" implies that more than one element is involved, and there has to be a measure of co-ordination no matter how good the elevator companies may be. As Mr. Benjamin points out, no matter how modern they are, if one of the links in the chain or one of the participants in the system does not perform then the whole system breaks down to the detriment of the producer, and what we are really after is an efficient and effective system for the producers.

Mr. Benjamin mentions picking on other agencies. I do not think that is the case at all. In many cases, just to take the past couple of years—I do not want to get a sore arm patting the railways on the back or anything, but in many ways they have done a credible job in the past number of years. They are certainly capable of defending themselves and they are certainly capable of being chummy with the department and getting their own way; but in many ways they have done a good job, and simply to single them out as the only area that is going to be administered or being checked upon or having penalties put on as far as the administrator is concerned I think is being unduly harsh as far as the railways are concerned.

I think it would be much more effective on behalf of the producers—and that is what we are after—if we had a system in place whereby everybody involved in the moving of grain from the country elevator to the hold on the ship for export is involved in a co-ordinated and an organized fashion, and by simply defining "system participant" as one, albeit the major, player in that system I think that is going to shortchange the producer and we are not going to end up with as good a bill on behalf of the producer as we might otherwise.

**The Chairman:** Well, let us vote on it and see.

Oh, Mr. Hovdebo.

*[Translation]*

pas dépensé un cent en travaux d'entretien ou de réfection. Tout ce processus a été un échec par la faute des chemins de fer—pas entièrement, mais en grande partie.

Je ne comprends pas que nous ayons à englober ces autres participants dans le système comme s'il s'agissait de vilains, ou de vilains éventuels du scénario alors qu'ils sont déjà bien réglementés et surveillés quotidiennement—ce qui n'a pas été le cas des chemins de fer—alors qu'ils sont déjà des années en avant des chemins de fer dans leur travaux de rationalisation, de modernisation et d'amélioration de tout le système; ils font partie du système de transport, d'expédition et de manutention du grain de l'Ouest.

Je vois là une autre façon de s'en prendre à d'autres organisations et non seulement aux sociétés de grain mais à de petites coopératives ou de petits groupes d'agriculteurs qui s'unissent pour participer à ce système. Je crois que les pouvoirs qui sont confiés à l'administrateur sont beaucoup plus grands que ceux dont il a besoin ou qu'il devrait posséder.

**Le président:** Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Monsieur le président, la modification de M. Benjamin me trouble. La seule définition du mot 'système' sous-entend qu'il y a plus d'un élément et qu'il doit y avoir une certaine coordination, même si les compagnies d'élevateurs sont excellentes. Comme M. Benjamin le souligne, même si elles sont bien modernisées, si l'un des chaînons de la chaîne ou l'un des participants du système ne fonctionnent pas, le système fait panne au détriment des producteurs; ce que nous cherchons, alors, c'est un système efficace et efficient pour les producteurs.

M. Benjamin parle de s'en prendre à d'autres organismes. Je ne crois pas que c'est le cas du tout. Dans la plupart des cas, prenons les deux années passées, je ne voudrais pas féliciter les chemins de fer, mais ils ont fait du beau travail depuis deux ans. Ils peuvent certainement se défendre et ils peuvent facilement se mettre dans les bonnes grâces du ministère et obtenir ce qu'ils veulent. Mais sous d'autres aspects, ils ont fait du beau travail. Il serait injuste de les identifier comme étant les seuls qui doivent être administrés ou faire l'objet d'examen ou subir des pénalités.

Il serait, à mon avis, mieux pour les producteurs et c'est là notre objectif—si le système permettait à tous ceux qui s'occupent du transport du grain à partir de l'élevateur rural jusqu'à la cale d'un cargo pour l'exportation de participer à cette tâche d'une façon ordonnée et coordonnée; en définissant simplement 'le participant au système' comme étant l'un des principaux joueurs du système, je crois que cela fera tort aux producteurs et que le projet de loi ne sera pas aussi avantageux pour les producteurs qu'il pourrait l'être.

**Le président:** Très bien. Votons.

Oh, monsieur Hovdebo.

[Texte]

**Mr. Hovdebo:** Again, just maybe to the counsel, does this not have the effect of allowing the administrator to supersede all of these other regulatory agencies that are presently responsible for a good portion of elevators and so on, the other participants? It allows the administrator to supersede them or to overrule them because he then becomes responsible for this co-ordination or for the operation of these other participants.

**Mr. K. Thompson:** Mr. Chairman, I think it is human nature that unless there is one central co-ordinator of a complex activity there may be efforts made by various participants to dominate the scene or whatever.

**Mr. Benjamin:** And that is what the railways did.

**Mr. K. Thompson:** My reading of this definition and of the bill does not suggest to me that there are going to be unconscionably great powers given to the administrator, and I do not read the bill as giving him any very strong, arbitrary powers over the other agencies. I think his role is not only as an administrator but also as a co-ordinator.

I would share some of your concern if I thought the powers given to him were arbitrary or if the bill provided him with opportunities to act capriciously. It seems to me that the administrator in this bill does not have a lot of authority himself. He acts as the delegate of the Minister of Transport who, of course, when things are not going right, is quite properly called upon to explain what is going on.

• 1545

In this particular bill, it creates a direct linkage between the minister and the administrator so that there will be a very easy-to-define line of authority. Several ministers will not really be called upon to explain and, perhaps, to defend their respective areas without taking responsibility should taking responsibility be needed.

**The Chairman:** Thank you. Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** I have to go on to another clause, Clause 18.(1)(e)(ii).

**The Chairman:** We are not there yet, Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** No, but this is exactly what he is speaking of when he says here that does not give them. This clause gives:

(ii) awards and sanctions applicable to such system participants, other than the railway companies, as the Administrator considers appropriate.

In other words, it gives the administrator the power to apply sanctions and awards to elevator companies or any other participant in the transportation of grain, regardless of whether the grain commission or any of the other regulatory bodies are involved.

**Mr. K. Thompson:** With respect, Mr. Chairman, all this does is to give the administrator the opportunity to develop a notional scheme of sanctions and awards. He cannot enforce them.

[Traduction]

**M. Hovdebo:** De nouveau, pour l'avocat. Ceci ne permettrait-il pas à l'administrateur de supplanter tous les organismes de réglementation qui sont actuellement responsables d'une bonne partie des élévateurs et les autres participants? Ceci permet à l'administrateur de les supplanter ou de passer outre à leurs décisions parce qu'il devient responsable de la coordination et des activités des autres participants.

**M. K. Thompson:** Monsieur le président, je crois qu'il est bien naturel, s'il n'y a pas un coordonnateur d'une activité complexe, que les autres participants voudront tenter de dominer.

**M. Benjamin:** C'est ce que les chemins de fer ont fait.

**M. K. Thompson:** À mon avis, la définition et le projet de loi ne me font pas croire qu'on confiera à l'administrateur des pouvoirs et je ne vois pas comment le projet de loi lui accorde des pouvoirs arbitraires par rapport aux autres organismes. Je crois que son rôle sera celui d'un administrateur et d'un coordonnateur.

Je serais de votre avis si je croyais que les pouvoirs qui lui sont confiés étaient arbitraires ou si le projet de loi lui donnait l'occasion d'agir de façon capricieuse. Il me semble que l'administrateur prévu dans le projet de loi n'a pas tellement d'autorité. Il agit à titre de délégué du ministre des Transports qui devra expliquer ce qui se passe si les choses ne vont pas bien.

Dans ce projet de loi, on crée un lien direct entre le ministre et l'administrateur, de façon qu'il existe une filière d'autorité bien précise. Certains ministres ne seront pas appelés à défendre leur position ou à l'expliquer sans en prendre la responsabilité si la chose devient nécessaire.

**Le président:** Merci, monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** J'en viens à une autre clause. l'article 18.(1)(e)(ii).

**Le président:** Nous n'en sommes pas encore là, monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** Non, mais c'est précisément ce dont il parle quand il dit que le projet de loi ne les donne pas. L'article stipule:

(ii) des primes et des sanctions s'il s'agit d'autres participants, autres que les sociétés ferroviaires, qu'il estime indiquées.

En d'autres termes, le projet de loi donne à l'administrateur le pouvoir d'imposer des sanctions et d'accorder des primes aux compagnies d'élévateurs ou à tout autre participant du transport du grain, même si la commission du grain ou un autre organisme de réglementation est en cause.

**M. K. Thompson:** Sauf, votre respect, monsieur le président, ceci ne fait que donner à l'administrateur l'occasion d'établir un régime théorique de primes et de sanctions. Il ne peut pas les faire appliquer.



[Text]

**Mr. Benjamin:** That is up to the Governor in Council, is it?

**The Chairman:** The awards are statutory, so the administrator would not have anything to do with that, would he, Mr. Thompson?

**Mr. K. Thompson:** Yes. Under this bill as I read it, he may develop additional awards. He is charged in this trial period with developing awards and sanctions for the various parties—it being understood that there will be no additional awards for the railways, as I understand it.

**The Chairman:** Thank you.

**Mr. K. Thompson:** And this system of notional awards and penalties will be presented to the government. Then, if they are going to be imposed, or any part of them are going to be imposed, they will be imposed by way of regulation issued by the Governor in Council.

**The Chairman:** I think it is time for the . . .

**Mr. Mazankowski:** Just a minute, please. Could we have explained the term, “notional awards”?

**The Chairman:** All right. Mr. Thompson, could you explain the legal implications of “notional awards”, or the definition?

**Mr. K. Thompson:** Notional awards are simply a system of possible awards and penalties which might be applied, if accepted by the government, to improve the efficiency and operation of the whole system. In other words, as I read the bill, an opportunity is being given to the administrator through every-day practical experience, to take note of areas which might benefit from some new incentive, or might be improved by the imposition of some penalty.

If he finds that a particular participant, for example, is failing to meet its objectives, then I guess he will have to decide in developing this notional scheme whether the best way to get that participant to meet its objectives is to encourage it with some additional award, or to suggest that it be punished by the imposition of some punishment.

**Mr. Mazankowski:** Well, Mr. Chairman, if they are “possible”, does he present a balance sheet of penalties and awards, or potential . . . ?

**Mr. K. Thompson:** Yes, very possibly. The administrator may come forward with a series of balanced awards and penalties where, for example, he could suggest that awards be given for exceeding targets, or reaching levels of efficiency not anticipated and, on the other hand, the imposition of penalties for those whose performance is below standard in situations where they cannot justify their poor behaviour.

**Mr. Mazankowski:** But they would not be physically transferred. Is that right? Or would it be only at the discretion of the minister?

[Translation]

**M. Benjamin:** Cela relève du gouverneur en conseil, n'est-ce pas?

**Le président:** Les primes sont prévues par la loi; l'administrateur n'aurait rien à voir là-dedans, n'est-ce pas, monsieur Thompson?

**M. K. Thompson:** Oui. En vertu du projet de loi, il peut élaborer de nouvelles primes. Il est chargé d'élaborer, durant cette période d'essai, un système de primes et de sanctions à l'intention des diverses parties et il est entendu qu'il n'y aura pas de primes supplémentaires pour les chemins de fer.

**Le président:** Merci.

**M. K. Thompson:** Ce régime de primes et de sanctions de caractère théorique sera présenté au gouvernement. Si ces mesures doivent être imposées, ou une partie d'entre elle doit être imposée, elles seront imposées par le truchement d'un règlement émis par le gouverneur en conseil.

**Le président:** Il est temps que . . .

**M. Mazankowski:** Un instant, s'il vous plaît. Pourrait-on expliquer les mots «primes théoriques»?

**Le président:** Très bien, monsieur Thompson, pouvez-vous expliquer la définition de «primes théoriques» ou ses effets juridiques?

**M. K. Thompson:** Les primes théoriques sont simplement un système de primes et de sanctions qui peuvent être imposées, si elles sont acceptées par le gouvernement, en vue d'améliorer l'efficacité du système tout entier. En d'autres termes, de la façon dont je vois le projet de loi, l'administrateur aura l'occasion, d'après son expérience quotidienne, de remarquer les domaines où un stimulant pourrait être utile ou une pénalité pourrait donner lieu à une amélioration.

S'il constate qu'un participant particulier ne réussit pas à réaliser ses objectifs, il devra alors décider d'établir ce plan théorique pour déterminer si ce participant pourra mieux réaliser son objectif si on l'encourage au moyen de primes supplémentaires ou si on le punit en lui imposant des sanctions.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, si ces mesures sont «possibles», l'administrateur présent-t-il une liste indiquant les primes et les sanctions..?

**M. K. Thompson:** C'est très possible. L'administrateur peut présenter une série de primes et de sanctions équilibrées où il proposera, par exemple, que les primes soient accordées parce que le producteur a dépassé son objectif ou parce qu'il a atteint un niveau d'efficacité inattendu et, par contre, où il proposera des sanctions pour ceux dont le rendement est inférieur à la norme quand ils ne peuvent pas justifier ce mauvais rendement.

**M. Mazankowski:** Mais ils ne seraient pas déplacés? Est-ce juste? Ou cela se ferait-il seulement au gré du ministre?

**Mr. Thompson:** First of all, there are not going to be any awards or sanctions ever applied in the first three or four years

**M. Thompson:** Premièrement, on n'appliquera pas beaucoup de sanctions ni n'arrondra de primes durant les premiers trois

*[Texte]*

of this bill. The first three or four years are going to be used as a testing time, as a time for observation and development of this scheme. Then there is no guarantee that the system of awards and penalties would be accepted by the government, or would be accepted in the form in which the administrator has prepared them. The government may introduce its own, or it may accept the views of the administrator in part, but whatever the government of the day does, I believe it would impose such a system through the issuance of regulations. It might assign, and it probably, I think, would assign, to the administrator the task of ensuring that any accepted system of awards or penalties would be administered by him on behalf of the minister.

**Mr. Mazankowski:** So really, in effect, insofar as performance guarantees are concerned, it is pretty illusory over the next three or four years.

**Mr. Thompson:** Awards and sanctions and performance guarantees are not necessarily the same thing. In the first years of the operation of this bill, I believe the paramount performance objective will be the moving of grain in a way that is efficient and that meets market demand, and so on. During that period, as I understand it, there will be a concentration on refining a number of smaller ways in which the system can be made more efficient, and certainly this one way. Is there a way to make the allocation of cars more effective? Is there a better use that can be made of government cars? It will be necessary to wait to see the extent to which advantage is taken of the special provisions... I think under Clause 45—for the movement of grain under certain special circumstances.

So during the first three or four years—yes, Clause 45 talks about lower rates... during the first three or four years, the railways will be expected to haul the grain that is offered and the representations made by the department indicate that Section 262 is available. I have my own opinions about that. If it is available, then it would be possible to require the railway companies to accommodate the grain offered for carriage and the defence could not be raised at that time that the rate being paid was non-compensatory.

**The Chairman:** Mr. Towers.

**Mr. Towers:** On that point, Mr. Chairman, could Mr. Thompson tell us what happens when there is a sanction imposed on a second party and yet it is a third party, which quite often happens, that creates the problem? What happens in a case like that?

**Mr. Thompson:** Again, I would repeat that there are not going to be any such sanctions imposed for the first three years or so. But I would think any system of sanctions that would be devised and recommended to the government would pay particular attention to the entities or persons who would bear the ultimate burden of that sanction. It would not be sufficient superficially, for example, to look at some participant and say that he or it should suffer a penalty if, in fact, what you were doing was simply filtering down that penalty to a group of its members who had no control over the deficiency that caused the penalty to be imposed. That would not be fair, and any system of penalties that did not recognize that unfairness hopefully would not be accepted by the government.

*[Traduction]*

ou quatre ans. On utilisera ces trois ou quatre ans comme une période d'essai, une période d'observation et de développement du plan. Il n'y a pas de garantie que le régime de primes et de sanctions sera accepté par le gouvernement ou qu'il sera accepté dans la forme sous laquelle l'administrateur les aura préparées. Le gouvernement peut présenter son propre système ou peut accepter l'opinion de l'administrateur en partie seulement; quoi que le gouvernement du temps fasse, je crois qu'il imposera le système par le truchement des règlements. Il pourra attribuer à l'administrateur, ce qu'il fera probablement, la tâche de veiller à ce que tout système accepté de primes et de sanctions soit administré par lui au nom du ministre.

**M. Mazankowski:** De la sorte, il semble illusoire de s'attendre à des résultats en ce qui a trait aux garanties de rendement, pendant trois ou quatre ans.

**M. Thompson:** Les primes et sanctions et les garanties de résultats ne sont pas la même chose. Durant les premières années du système, l'objectif de résultats sera surtout de transporter le grain d'une façon efficace en vue de satisfaire la demande du marché et ainsi de suite. Durant cette période, on concentrera les efforts à améliorer un grand nombre de façons dont le système peut être amélioré et c'est là une façon de faire les choses. Existe-t-il une façon plus efficace de faire la répartition des wagons? Peut-on faire un usage meilleur des wagons du gouvernement? Il faudra attendre pour voir si l'on profite des dispositions spéciales de l'article 45 pour le mouvement du grain dans des conditions spéciales.

Pendant trois ou quatre ans - oui, l'article 45 parle de taux inférieur—les chemins de fer devront transporter le grain qui est offert; le ministère indique que l'article 262 peut être invoqué. J'ai ma propre opinion à ce sujet. Si c'est vrai, on pourra alors exiger des chemins de fer qu'ils transportent tout le grain offert et ils ne pourront pas alors prétendre que le taux utilisé est non compensatoire.

**Le président:** Monsieur Towers.

**M. Towers:** Monsieur le président, monsieur Thompson pourrait-il nous dire ce qui se passe quand on impose une sanction à une deuxième partie mais que c'est une troisième partie qui cause le problème, comme c'est souvent le cas? Que se passe-t-il alors?

**M. Thompson:** Je dois répéter qu'il n'y aura pas de sanctions pendant les trois premières années, à peu près. Je crois que tout régime de sanctions conçu et recommandé par le gouvernement devra faire état des entités ou des personnes qui subiront le fardeau éventuel de la sanction. Il ne serait pas juste, par exemple, de dire qu'un individu devra recevoir une sanction quand on ne fera que faire passer cette sanction à un groupe de ses membres qui ne sont pas responsables du manquement qui donne lieu à l'imposition de la sanction. Cela ne serait pas juste; un régime de sanctions qui ne reconnaît pas cette injustice ne devrait pas être accepté par le gouvernement.



[Text]

**The Chairman:** In other words, you are saying that the principle of reasonableness should be applied.

**Mr. Thompson:** The principle of reasonableness and the principle that he who is punished is in fact the person who has been responsible for whatever fault caused the penalty to be imposed . . . and if there is not a flow-through of the pain, as it were, to some innocent other parties.

• 1555

**The Chairman:** Okay. Now, I am going to remind you that we are on Mr. Benjamin's amendment.

Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** I have one more question. I am going to get away from the sanctions for a minute, but on the same basis of powers of the administrator if he has powers over other participants. The allocation of cars, for instance, which is specifically part of the Wheat Board responsibility . . . the administrator then could take that authority under this possibility that a participant is not doing his job; without sanctioning him, he could take responsibility for it.

**Mr. Thompson:** I would hope, if there was a generally agreed deficiency in the system caused by some party's failure to act, that there would be somebody there with the power to fix it. I think that is the ultimate hope of this particular clause of this bill.

**The Chairman:** Mr. Benjamin, briefly, please.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, this is, in effect, a railway bill. It is a transportation bill. The legislation provides for grain producers and taxpayers paying more money to fix up a railway system, and there are a few other more minor things in the legislation, but it is a railway bill. It is not a farmer's bill, it is a bill for railroads.

I am sorry that Mr. Thompson referred to variable rates, Clause 45, because that is one of the main problems with this legislation. It means, Mr. Chairman, the way the present system participant definition is, that the administrator will be looking over everybody's shoulder. The individual producer who has a producer car—he has a shipping order from the Canadian Wheat Board, and the car has been allocated for him by the Canadian Grain Commission; he has a certain number of days to load the car, and he does not perform. Well, there might be a blizzard. Or, let us say, he does perform. And this goes back a lot of years and it still occurs today: a producer car is loaded and sits on the siding for a week or two before it is moved.

He got the Wheat Board permit to ship that producer car because there was space for his flax or his malting barley, or whatever it happened to be, and by the time it gets there, there is no room for it. So his car gets shunted off into a siding and he ends up getting docked for demurrage, and he is not participating properly and the administrator will be looking over his shoulder. Every feed grain buyer by car-load or train-load lot, every grain elevator terminal at the ports, every

[Translation]

**Le président:** En d'autres termes, vous dites qu'on doit appliquer le principe de l'équité.

**M. Thompson:** Le principe de l'équité et le principe selon lequel la personne punie est celle qui est responsable de la faute pour laquelle la sanction est imposée et selon lequel on ne transfère pas la peine à d'autres parties innocentes.

**Le président:** Très bien. Je dois vous rappeler que nous en sommes à la modification p déposée par M. Benjamin.

Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** J'ai une autre question. Je vais m'écarter de la question des sanctions pour un instant. Selon les pouvoirs de l'administrateur, quels pouvoirs a-t-il par rapport aux autres participants. Par exemple, prenons l'affectation des wagons qui est la responsabilité de la Commission du blé. L'administrateur peut assumer cette responsabilité si un participant fait défaut; sans lui imposer de sanction, il peut prendre la responsabilité de ce défaut.

**M. Thompson:** S'il existait un défaut général en raison du manquement d'une des parties, on doit alors avoir quelqu'un qui a le pouvoir de remédier à la situation. Je crois que c'est là l'attente de cette disposition particulière du projet de loi.

**Le président:** Monsieur Benjamin, brièvement s'il vous plaît.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il s'agit ici effectivement d'un projet de loi des chemins de fer. C'est un projet de loi des transports. La loi stipule que les producteurs et les contribuables doivent payer plus d'argent pour remettre un système ferroviaire en état: il y a d'autres petites choses mais c'est bien un projet de loi ferroviaire. Ce n'est pas un projet de loi à l'intention des agriculteurs, mais bien à l'intention des chemins de fer.

Je regrette que M. Thompson ait fait allusion aux taux variables. L'article 45 est l'un des problèmes importants du projet de loi. Monsieur le président, selon la définition actuelle du participant, l'administrateur aura à surveiller tout le monde. Le producteur qui possède un wagon obtient une commande d'expédition de la part de la Commission canadienne du blé, le wagon lui a été réparti par la Commission canadienne du grain; on lui donne tant de jours pour charger le wagon et il ne remplit pas la commande. Il y a peut-être eu une tempête. Prenons pour acquis qu'il s'est exécuté. Ceci se passe depuis très longtemps et se passe encore; le wagon du producteur est chargé et reste sur la voie de service pendant une semaine ou deux avant d'être déplacé.

Il a obtenu le permis de la Commission du blé d'expédier ce wagon de producteur parce que le wagon pouvait contenir son lin ou son orge de maltage ou quoi que ce soit, et quand cela arrive, il n'y a pas d'espace. On place son wagon sur une voie d'évitement et il se voit imposer des frais de surestaries; tout d'un coup, il ne participe pas de façon convenable et l'administrateur commence à la surveiller. Un administrateur, probablement désigné par le ministre parmi ses amis, sera en mesure de

[Texte]

country elevator system, all the elevator companies are going to be having this fellow, appointed by the minister—and I expect that will be one of the minister's boys—look over the shoulder of all these participants in this complex system for a piece of legislation that is a railway bill.

I submit that my amendment limits "system participant" to the ones whose shoulders need to be watched over continually, and that is the railways. I hope to goodness that the committee will agree that we do not need an administrator who our counsel tells us will not have the authority anyway, that it will be up to the Governor in Council.

**The Chairman:** Mr. Mazankowski, a question.

• 1600

You can see how hard it is to get him out of my mind.

**Mr. Mazankowski:** I would like to ask Mr. Kroeger a question. We just heard a diatribe against the grain transport co-ordinator or administrator from my friend from Regina, suggesting that all the administrator will do will be to interfere and look over people's shoulders. Mr. Kroeger, we have had the experience over the last four years of a co-ordinator or grain transport authority and, really, as I understand it, what this provision of the bill is going to do is simply to enshrine in some form of law what has, in fact, existed over the last four years. Has it been your experience that there has been undue interference; that there has been undue looking over people's shoulders and trying to muck up the system, as Mr. Benjamin is implying in his comments?

**Mr. Kroeger:** No, Mr. Chairman. That has not been the experience of the past four years. The general sense of most of the agricultural organizations in western Canada was that the existing entity was working well; that, indeed, there was a potential to do more. That is why there was such broad agreement in both the Gilson process and in the Central Co-ordinating Agency Task Force among those organizations to set up the kind of organizations as provided for in this bill.

**The Chairman:** I am putting the question now.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, this proves my point. What I was saying about . . .

**The Chairman:** Order, Mr. Benjamin! The question is . . .

**Mr. Benjamin:** —but Mr. Kroeger said it is working well. If it is working well, why try to fix it?

**Mr. Mazankowski:** It is working well with the co-ordinator in place.

**Mr. Benjamin:** That is exactly right, and my . . .

**The Chairman:** Order! Order!

**Mr. Mazankowski:** Yes, and you have tried to high heaven between 1978 and 1979 to do something. You have got the damn thing straightened out, now why do you not accept it?

[Traduction]

surveiller tous les acheteurs de grain de provende par charge de wagon ou de train out entier, tous les terminus d'élévateurs de grain dans les ports, tous les élevateurs ruraux, toutes les compagnies d'élévateurs, donc tous les participants de ce régime qui découle d'un projet de loi qui est effectivement un projet de loi à l'intention des chemins de fer.

Je soutiens que ma modification limite «le participant au système» à ceux qui doivent être surveillés constamment et il s'agit ici des chemins de fer. J'espère que le Comité acceptera que nous n'avons pas besoin d'un administrateur qui, selon notre avocat, n'aura pas l'autorité, que l'autorité relèvera du gouverneur en conseil.

**Le président:** Monsieur Mazankowski, une question.

Vous pouvez constater comme il m'est difficile de ne pas penser à lui.

**M. Mazankowski:** Je voudrais poser une question à M. Kroeger. Nous venons d'entendre une diatribe de mon collègue de Regina contre le coordonnateur ou l'administrateur du transport du grain où il dit que la seule tâche de l'administrateur sera de surveiller les gens et de s'immiscer dans leurs affaires. Monsieur Kroeger, nous avons connu l'expérience d'un coordonnateur ou d'autorité du transport du grain depuis quatre ans. Tout ce que le projet de loi signifie, semble-t-il, c'est que cette disposition du projet de loi ne fera que consacrer dans une loi ce qui se passe depuis quatre ans. Avez-vous constaté qu'il y a eu intervention indue et qu'on a voulu bouleverser le système, comme M. Benjamin semble le croire?

**M. Kroeger:** Non, monsieur le président. Ce n'est pas l'expérience que nous avons connue depuis quatre ans. Il semble que les organisations agricoles de l'Ouest soient d'accord en général que l'organisme fonctionnait bien et que, de fait, il y avait possibilité qu'il fonctionne encore mieux. C'est pourquoi il y a un accord aussi général parmi ces organisations en faveur du prodécé Gilson et du rapport de l'équipe de travail de l'organisme central de coordination en vue d'établir l'organisme prévu dans le projet de loi.

**Le président:** Je présente la question.

**M. Benjamin:** Monsieur le président. Ceci prouve mon argument. Je disais . . .

**Le président:** À l'ordre, monsieur Benjamin. Je mets la question aux voix . . .

**M. Benjamin:** . . . mais M. Kroeger a dit que le système fonctionne bien. S'il fonctionne bien, pourquoi tenter de le corriger?

**M. Mazankowski:** Le système fonctionne bien en raison du coordonnateur qui est en place.

**M. Benjamin:** C'est juste et ma . . .

**Le président:** À l'ordre!

**M. Mazankowski:** Oui, et entre 1978 et 1979 vous avez tout fait. Vous avez réglé l'affaire, alors pourquoi ne pas l'accepter?



[Text]

**Mr. Benjamin:** Why not leave it as it is?

**The Chairman:** Let the committee dispose of the arguments. The question is: "system participant" means a railway company as defined in this clause.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I request a recorded vote.

**Mr. Mazankowski:** Damn right!

**The Chairman:** A recorded vote. Very good. Order, please! Motion negated: yeas 1, nays 8.

**The Chairman:** The motion is defeated and the vote is recorded. Mr. Mayer has a point he wants to raise immediately.

**Mr. Mayer:** I would like to have an indication, if I could, Mr. Chairman, as to whether or not we are going to have the departmental officials here tomorrow to report on Mr. Mazankowski's motion of yesterday regarding their analysis of the Double-80 proposal on the Manitoba Farm Bureau proposal to do with method of payment.

**An hon. Member:** That is the Peace River map.

**Mr. Mayer:** Yes, Peace River map, but it is reasonably urgent, because if we are going to be discussing that tomorrow, there are some people from Manitoba who would like to be here in case they are called upon to elaborate or explain further some of their proposals.

• 1605

**The Chairman:** That is subsequent to the motion that was moved yesterday by Mr. Mazankowski to the effect that the Minister of Transport and his officials examine the proposals developed by the Government of Alberta and the Manitoba Farm Bureau with respect to method of payment and report to the committee as to their acceptability and workability. There was an amendment by Mr. Benjamin, followed by an amendment by Mr. McKnight, and the amendments were both negated but the motion was carried.

Mr. Kroeger, would it be possible to give that exposé tomorrow?

**Mr. Kroeger:** Yes, Mr. Chairman. The preparation of the paper is complete. I have a copy here. It is in translation. It will be available officially to the committee at about noon tomorrow, but if any member of the committee would like to have an advance copy tonight, we will be glad to give it to him.

**The Chairman:** Then should we plan to have that discussion at 2.00 tomorrow afternoon? Is that agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** All right. Thank you.

Yes?

**Mr. Kroeger:** I think there was also a question about the map of B.C.R. We have it, whenever the committee wants to talk about it.

**The Chairman:** The Peace River thing.

[Translation]

**M. Benjamin:** Pourquoi ne pas laisser les choses comme elles sont?

**Le président:** Que le comité s'occupe de ces arguments. La question est de savoir si «participant» signifie une société ferroviaire tel que défini dans l'article.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je réclame un scrutin enregistré.

**M. Mazankowski:** Vous avez raison!

**Le président:** Un scrutin enregistré. Très bien. À l'ordre! La proposition est rejetée.

**Le président:** La proposition est rejetée et le scrutin a été enregistré. M. Mayer voudrait soulever un point immédiate-ment.

**M. Mayer:** Monsieur le président, je voudrais savoir si les représentants du ministère viendront ici demain pour faire rapport sur la proposition de M. Mazankowski au sujet de leur analyse de la fourmule du double 80 ou de la proposition du Manitoba Farm Bureau au sujet de la méthode de versement.

**Une voix:** C'est la carte de Rivière-à-la-Paix.

**M. Mayer:** Oui, une carte de Rivière-à-la-Paix. Mais la question est urgente parce que si nous allons discuter cette question demain, certaines gens du Manitoba voudront être ici au cas où on leur demanderait d'expliquer certaines de leurs propositions.

**Le président:** Cela fait suite à la proposition présentée hier par M. Mazankowski voulant que le ministre des Transports et ses fonctionnaires examinent les propositions présentées par le gouvernement de l'Alberta et la *Manitoba Farm Bureau* au sujet de la méthode de versement et fassent rapport au Comité au sujet de leur acceptabilité et de possibilité de réalisation. Il y a eu une modification de M. Benjamin suivie d'une modification présentée par M. McKnight et les deux modifications ont été rejetées tandis que la proposition a été approuvée.

Monsieur Kroeger, serait-il possible de présenter cet exposé demain?

**M. Kroeger:** Oui, monsieur le président. Le document est terminé. J'en ai un exemplaire ici. On est en train de le traduire. Il sera officiellement à la disposition du Comité dès midi, demain. Si un membre du Comité désire en obtenir une copie ce soir, je serais heureux de lui en donner une.

**Le président:** Nous devons donc songer à discuter ce document vers 14 heures demain. D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Très bien, merci.

Oui?

**M. Kroeger:** Je crois qu'on a aussi parlé d'une carte de B.C.R. Je l'ai si le Comité veut en parler.

**Le président:** L'affaire de la Rivière-de-la-Paix.

[*Texte*]

**Mr. Benjamin:** The Peace River—Alberta and B.C. side.

**Mr. Mazankowski:** It should have been brought up during the consideration under the heading "movement". When we reconvene, perhaps one of the officials could explain the network to us so we would have a better picture of the railway network and how it works up in that part of the country.

**The Chairman:** We will try to get a stand to put that on. There is one here already, I guess.

**Mr. Mazankowski:** Mr. Chairman, we are at "system participant". Perhaps when we reach the end of the part on interpretation, we could have that . . .

**The Chairman:** All right.

With that, I am going to call a five-minute recess. We will reconvene at about 4.15.

• 1607

• 1616

**The Chairman:** We had agreed, I believe, that following the break we would have a look at the map. We do not have copies for everybody. I believe there were eight copies, so if some members could share . . . Perhaps one official could use the stand here and explain the area that is known as the Peace River block, I believe it is called. Who is the expert?

**Mr. Kroeger:** Mr. Hackston of the CTC is the supplier of the map. I think we will ask him to speak to this.

Is the map big enough to put up at the front, Mr. Chairman?

**The Chairman:** There are enough of them so that members can share them and be able to follow, I think, if Mr. Hackston would use the easel here as a matter of simply pointing out to us the areas referred to.

**Mr. D.C. Hackston (Executive Director, Traffic and Tariffs, Canadian Transport Commission):** Does everybody have a copy of the map they can look at? The map you have before you is a brand new map that was issued about a month ago by the Canadian Freight Association, in Winnipeg. There is in effect an atlas with it that shows blow-ups of certain areas in western Canada. Unfortunately the area I think we are going to be looking at is not included in any of the blow-ups.

The area we were talking about this morning is the area up in northeastern British Columbia around Dawson Creek. On the map you can see that the blue line is Canadian National. It was formerly the Northern Alberta Railways, but it is now an operating division of Canadian National. It comes west across the B.C.-Alberta border into Dawson Creek. The British Columbia Railway is also in Dawson Creek.

[*Traduction*]

**M. Benjamin:** Le côté Alberta-C.-B. de Rivière-à-la-Paix.

**M. Mazankowski:** On aurait dû aborder la question sous la rubrique «mouvement». Quand nous nous réunirons, peut-être qu'un des fonctionnaires pourra nous expliquer le réseau de façon que nous puissions nous faire une meilleure idée du réseau et de la façon dont il fonctionne dans cette région du pays.

**Le président:** Nous tenterons d'obtenir un chevalet.

**M. Mazankowski:** Monsieur le président, nous en sommes au «participant». Peut-être que lorsque nous aurons atteint cette partie de l'interprétation, nous pourrions . . .

**Le président:** Très bien.

Je vais interrompre la séance pendant cinq minutes. Nous reprendrons à 16h15 environ.

**Le président:** Nous nous étions mis d'accord pour jeter un coup d'oeil à la carte après la pause. Nous n'avons pas assez d'exemplaires pour tout le monde. Nous n'en avons que huit, il faudra donc nous les répartir également . . . Un fonctionnaire pourrait peut-être venir ici pour nous expliquer ce qu'est la région désignée sous le nom de district de Peace River. C'est bien ainsi qu'on l'appelle. Qui est l'expert?

**M. Kroeger:** M. Hackston, de la Commission canadienne des transports, nous a fourni les cartes. Je lui demanderai donc de les commenter.

La carte est-elle assez grande, monsieur le président, pour que nous la mettions à l'avant?

**Le président:** Il y a assez de cartes pour que tous les membres du Comité puissent suivre. M. Hackston pourrait venir ici et désigner du doigt les régions désignées.

**M. D.C. Hackston (directeur exécutif, Direction de l'exploitation et des tarifs, Commission canadienne des transports):** Est-ce que tout le monde peut suivre? La carte que vous avez devant vous est récente puisqu'elle a été émise voilà un mois par la *Canadian Freight Association*. En fait elle va de pair avec un atlas, qui comporte des agrandissements de certaines régions de l'Ouest du Canada. Malheureusement il n'y a pas d'agrandissement de la région que nous allons étudier.

La région dont nous parlons ce matin se situe dans le nord-est de la Colombie-Britannique autour de Dawson Creek. Vous pouvez distinguer sur la carte la ligne bleue qui représente le Canadien National. Cette ligne était autrefois exploitée par la *Northern Alberta Railways*, mais elle fait maintenant partie du Canadien National. Elle traverse la Colombie-Britannique d'est en ouest, de la frontière albertaine à Dawson Creek, où passe également une ligne de la *British Columbia Railway*.



[Text]

[Translation]

• 1620

Now, I understand there are interchange facilities at Dawson Creek, according to the atlas. Traffic moving on Canadian National I would suggest would move . . . Certainly, for rate-making purposes anyway, the rate-making, say, to Vancouver would go down the Alberta Resources Railway, which is the first blue line you see going north to south in Alberta, and then move on to the CNR main line. I would assume that the traffic physically moves that way as well.

In the case of the B.C. Railway, since it is basically a single line down to North Vancouver I would assume the traffic moves down that way, although I guess there is a potential for interchange at Prince George. Other commodities are interchanged at Prince George between the CN and the B.C. Railway.

During the lunch hour we tried to check the rates applicable on the B.C. Railway when we went back to the office. However, as everybody in the room knows, the B.C. Railway is not subject to federal jurisdiction and we do not have their grain tariff on file with us. So I cannot tell you at this moment what the grain rates are, or perhaps the effect of Canadian National being in at Dawson Creek, how far, say, the competitive zone would extend, although we are trying to find that out and perhaps I will have some more information on that for you tomorrow.

**The Chairman:** Okay. Thank you, Mr. Hackston.

**Mr. Mazankowski:** Where is this 50-mile link that they talk about? Is this it here?

**Mr. Hackston:** No, there is an actual connection here. It might be this here; I do not know. There actually is a connection, as I understand it, at Dawson Creek. There is a gap farther north. I do not know how far that is. If that is what was being referred to this morning, I do not think the reference was very specific.

**Mr. Benjamin:** I guess that was my fault, Mr. Chairman. The people up there talked about a rail link from Spirit River to . . .

**The Chairman:** Order, please.

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** The people up in that country were talking about a rail link from Spirit River to Pouce Coupé to save a lot of backhaul, and also from Hines Creek to Fort St. John, again to save, as you can see from the map, a lot of extra cost in backhauling grain destined to Prince Rupert or Vancouver, plus the opening up of several million acres of good potential agricultural land from those areas west to the B.C. border. So they had more than one ground for urging those kinds of rail links being constructed under this legislation, or any other.

As you can see, for example, Hines Creek—if you had grain from that subdivision destined for Prince Rupert or Vancouver, you can see the backhaul that is required, and it is just a logical link-up between Canadian National and B.C. Rail at

Selon l'atlas, il y a des commodités de transbordement à Dawson Creek. Le trafic du Canadien National pourrait . . . Pour fin d'établissement des taux, les marchandises seraient à bord d'un convoi de *Alberta Resources Railway*, de Vancouver, soit la première ligne bleue que Vous voyez allant du nord au sud en Alberta. On irait ensuite sur la ligne principale du CN. Je prends pour acquis que le trafic passe par là.

Dans le cas de *B.C. Railway*, comme c'est essentiellement une ligne unique allant vers Vancouver Nord, je prends pour acquis que le trafic passe par là, bien qu'il y ait possibilité de transbordement à Prince George. Les autres marchandises sont transbordées à Prince George entre le CN et le *B.C. Railway*.

Durant le déjeuner, nous avons essayé de vérifier les taux applicables au B.C. Railway en retournant au bureau. Mais, comme tout le monde ici le sait, le *B.C. Railway* ne relève pas du ressort fédéral et nous n'avons pas en main leurs tarifs pour le grain. Je ne puis donc pas vous dire ce que sont les taux pour le grain ou même l'effet de la présence du Canadien National à Dawson Creek, ou jusqu'où la zone de concurrence s'étend. J'aurai peut-être des renseignements dès demain.

**Le président:** Merci, monsieur Hackston.

**M. Mazankowski:** Où se trouve le lien de 50 milles dont on parle? Est-ce ici?

**M. Hackston:** Non, il y a effectivement là une correspondance. Elle peut être ici, je ne sais pas. Il y a correspondance à Dawson Creek. Il y a un écart un peu plus au nord. Je ne sais pas où. Si c'est ce dont on a parlé ce matin, ce n'est pas très clair.

**M. Benjamin:** C'est ma faute, monsieur le président. Les gens ont parlé là-bas, d'un lien ferroviaire de Spirit River à . . .

**Le président:** À l'ordre, s'il vous plaît.

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Les gens parlaient là-bas d'un lien ferroviaire entre Spirit River et Pouce Coupé et aussi entre Hines Creek et Fort St-John, pour épargner les frais de rechargement. Comme vous pouvez le constater sur la carte, on peut réaliser des économies sur le grain destiné à Prince-Rupert ou à Vancouver en ce qui a trait au rechargement. On ouvrirait aussi à l'agriculture plusieurs millions d'acres de terres arables à partir de ces régions jusqu'à la frontière de la C.-B. Ces gens avaient donc plusieurs raisons de réclamer que ces liens ferroviaires soient construits en vertu du projet de loi ou de tout autre projet de loi.

Comme vous le constatez, si vous avez du grain à Hines Creek à transporter à Prince-Rupert ou à Vancouver, il faut acquitter des frais de rechargement; il existe un lien logique entre le Canadien National et le *B.C. Railway* à Dawson

[Texte]

Dawson Creek and Fort St. John from Hines Creek and from Spirit River.

I believe that route that goes southerly from Grande Prairie down to the CN main line is not what you could call your best piece of railroad in the world, although I could be mistaken on that. But again it is part of the backhaul. Some shipments even have to go back through to Edmonton before they then head west. Yes, most of the ones from Hines Creek go back down to Edmonton and then they double back to Prince Rupert or to Vancouver.

**The Chairman:** Okay. Thank you, Mr. Hackston.

• 1625

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, for a further point of information, there are grain producers now, and livestock producers, occupying lands between Spirit River and Dawson Creek and between Hines Creek and Fort St. John who have hauls of 50 and 60 miles for their grain, or their feed, or for their livestock, that they are presently faced with, which is a further reason for some real link-ups in those locations.

**Mr. Hargrave:** To a railway.

**Mr. Benjamin:** To a railroad, yes.

**The Chairman:** All right. We are finished, then, in the definitions, with "system participant". We are now on . . .

**Mr. Neil:** Hold it.

**The Chairman:** Another amendment on "system participants".

**Mr. Neil:** Yes.

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Neil. Yes, I guess you can. Mr. McKnight has gone.

**Mr. Neil:** That is right. We know the rules.

My amendment, Mr. Chairman, is very straightforward. I do not think it will result in any discussion, but will probably pass without debate. What concerns me is the fact that the interpretation of "system participant" is very broad, and the system participants eventually will be involved in the awards and sanctions. It seems to me that there should be some manner in which the system participants might be named, so they know who they are. It could be done, of course, by listing them in the bill, but I think perhaps a better way to do it would be by amending the particular clause as follows. I would move that Bill C-155 be amended in Clause 2.(1) on page 2 in the definition "system participant" by adding after the word "rail", on line 42, the following thereto:

as designated by the Governor in Council.

Mr. Chairman, somebody has to make a decision as to who the system participants are, and it seems to me that the logical method of doing this is to do it by Governor in Council. The system participants will know who they are and, if there happen to be new players coming into the game, they can be added by regulation made under this clause. I would so move.

[Traduction]

Creek et à Fort St-John à partir de Hines Creek et de Spirit River.

Je crois que la route qui va au sud de Grande-Prairie à la ligne principale du CN n'est pas la ligne ferroviaire la plus belle du monde, bien que je puisse me tromper. Mais cela fait partie du rechargement. Certains envois doivent retourner à Edmonton avant d'aller vers l'ouest. La plupart des envois, de fait, partent de Hines Creek et remontent vers Edmonton pour ensuite rentrer à Prince Rupert ou à Vancouver.

**Le président:** Merci, monsieur Hackston.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il y a des producteurs de grain et des éleveurs de bétail dans les terres situées entre Spirit River et Dawson Creek et entre Hines Creek et Fort St. John qui doivent parcourir une distance de 50 à 60 milles pour leur grain ou leur grain de provende ou pour leur bétail. C'est donc une autre raison d'un lien réel entre ces endroits.

**M. Hargrave:** Pour un chemin de fer.

**M. Benjamin:** Oui, pour un chemin de fer.

**Le président:** Très bien. Nous avons terminé notre travail sur la définition en ce qui a trait à «participant». Nous abordons . . .

**M. Neil:** Veuillez attendre.

**Le président:** Une autre modification à «participant».

**M. Neil:** Oui.

**Le président:** Je regrette, monsieur Neil. Très bien, monsieur McKnight est parti.

**M. Neil:** Nous connaissons les règles.

Ma modification est très simple. Je ne crois pas qu'elle donne lieu à une discussion et elle sera peut-être acceptée sans débat. Ce qui m'inquiète, c'est que l'interprétation de «participant» est très générale et que les participants seront mêlés éventuellement à un régime de primes et de sanctions. Il me semble qu'on pourrait adopter un dispositif selon lequel on désignerait les participants, de façon à ce qu'ils sachent qui ils sont. On pourrait en faire ainsi en les énumérant dans le projet de loi, mais je crois que la meilleure façon serait de modifier l'article pertinent. Je propose que le projet de loi C-155 soit modifié à l'article 2.1 de la page 2 dans la définition de «participant» en ajoutant, après le mot «transport», à la ligne 39, les mots:

tels que désignés par le gouverneur en conseil.

Monsieur le président, quelqu'un doit prendre une décision à savoir qui les participants sont et il me semble que la façon logique serait de le faire par arrêté en conseil. Les participants sauront qui ils sont et si de nouveaux joueurs se mettent dans le jeu, on pourra les ajouter par voie de règlement en vertu de cet article. J'en propose ainsi.



[Text]

**The Chairman:** It has been moved that the definition "system participant" be amended by adding, after the word "rail", the phrase "as designated by Governor in Council".

Mr. Lefebvre, do you wish to give us your legal interpretation of that?

**Mr. D. Lefebvre:** One comment, Mr. Chairman, and it is that one of the key clauses that apply to system participants is Clause 21, which authorizes the Governor in Council to make regulations that would, by regulation, set some awards and penalties applicable to system participants.

It goes without saying that in making those regulations the system participants to whom the regulations would apply would have to be identified by the Governor in Council and be subject to parliamentary review; and all this, very precisely, because there we are talking about very important matters when you come to awards and sanctions.

In the other areas of the bill where "system participant" is referred to, it is more in a sort of consultative process, where we say the administrator, after consulting the system participants that it deems appropriate, shall conduct studies, or whatnot. So in the area where it counts most, in my view, because it may mean sanctions and awards, it is the Governor in Council that would have to identify precisely, after the system has run for a while; the Governor in Council would then know to whom it wants the penalties and awards to apply, and they would have to be identified precisely in the regulations.

• 1630

**Mr. Neil:** Presumably, Mr. Lefebvre, the government in determining the awards and penalties could exclude some of the system participants from the awards and sanctions. It seems to me for greater clarity, and in order that the people who are involved in grain handling and transportation and so on know what their status is, they should be named by order in council, whether they are subject to awards and sanctions or not. They should be listed so they know what their status is, if they are in fact a system participant. I think there is no better place to include this than under this particular interpretation clause. It is not going to detract from the other clauses you refer to.

**Mr. D. Lefebvre:** I have no objection in principle, except that you would have to have different lists, presumably, for different proposed sections. For instance in Clause 21, when you pass regulations applying the system of awards and penalties to system participants, you may have at that time some very specific system participants in mind, and the Governor in Council does not have to apply that system to every person who falls within the definition of "system participant". So you will have, then, for the purpose of that clause, to identify very precisely who is involved.

**Mr. Neil:** Would it not be a simple matter to say in the regulations that these particular awards and sanctions apply to the following system participants; and name them again?

[Translation]

**Le président:** On propose que la définition de «participant» soit modifiée en ajoutant, après le mot «transport», la phrase «tels que désignés par le gouverneur en conseil.»

Monsieur Lefebvre, pourriez-vous nous donner votre interprétation juridique de cette modification?

**M. D. Lefebvre:** Un seul commentaire, monsieur le président: l'un des articles clé qui s'appliquent au participant est l'article 21, qui autorise le gouverneur en conseil, par règlement, à passer les règlements qui établissent les primes et les sanctions qui s'appliquent aux participants.

Il va donc sans dire que les participants à qui les règlements s'appliquent doivent être identifiés par le gouverneur en conseil et qu'ils doivent être soumis à un examen parlementaire et ceci, bien précisément parce que nous traitons d'affaires sérieuses quand nous parlons de primes et de sanctions.

Dans les autres parties du projet de loi où l'on fait allusion aux «participants», il s'agit plutôt d'un procédé de consultation où l'administrateur, après avoir consulté les participants de son choix, décide d'effectuer des études. Là où c'est le plus important, à mon avis, parce qu'il s'agit alors de sanctions et de primes, c'est le gouverneur en conseil qui devra identifier les participants; une fois le système en place, le gouverneur en conseil saura à qui il veut imposer les sanctions ou accorder les primes, et ces personnes doivent être identifiées très précisément dans le Règlement.

**M. Neil:** Je suppose, monsieur Lefebvre, que lorsque le gouvernement détermine les récompenses et sanctions, il pourrait en exclure un certain nombre des participants au système. Il me semble que pour rendre le texte de loi plus clair, aussi bien que pour permettre aux personnes s'occupant de la manutention et du transport du grain de connaître leur statut, ces personnes devraient être nommées en vertu d'un décret du conseil, qu'elles soient assujetties ou non aux récompenses et sanctions. Leur nom devrait figurer sur une liste de façon à ce que ces personnes sachent si elles participent effectivement au système. Or, à mon avis, le meilleur endroit pour inclure cette précision est justement cette clause particulière d'interprétation. D'ailleurs cela ne modifierait en rien les autres articles auxquels vous faites allusion.

**M. D. Lefebvre:** Je n'ai rien contre, en principe, sauf qu'il vous faudrait sans doute une liste distincte pour chaque article pertinent. Prenons l'exemple de l'article 21: si vous établissez un règlement en vue de l'application du système de récompenses et sanctions, vous songez sans doute à certains participants particuliers et le gouverneur en conseil n'est pas tenu d'appliquer le système à toute personne tombant sous la définition de «participant au système». Il vous faudra donc, aux fins de cet article, identifier très précisément les personnes visées.

**M. Neil:** Ne serait-il pas facile d'indiquer dans le Règlement que ces récompenses et sanctions s'appliquent aux participants suivants au système, et nommer de nouveau ces personnes?

[*Texte*]

**Mr. D. Lefebvre:** In Clause 21, for instance, if you were to say, when we talk about the regulations, when those regulations are made—to request that in the regulations the particular system participants that are to be affected are listed is one thing. But the Governor in Council might have to produce many lists: one for Clause 17, I believe. To give another example, Clause 17.(1)(b), where the administrator may:

make recommendations to the Minister and such system participants as the Administrator considers appropriate

—for the purposes of this clause, you may not want to have the Governor in Council list those system participants precisely.

**Mr. Neil:** But surely, Mr. Lefebvre, the people who are system participants should know that they are system participants.

**An hon. Member:** So should the producers.

**Mr. Neil:** And the producers as well. Unless they are specified in the bill, or unless it is done by order in council, who knows who these system participants are? Will they only be identified when there are sanctions? Who is the administrator, or whoever is supervising and working out the system of sanctions and awards, going to look upon as being system participants, unless they are spelled out?

**Mr. D. Lefebvre:** Again, I do not really object to the motion. I do not know exactly how we can make it work, because again, I am looking for the purpose of the definition. The main purpose of the definition is for the awards and penalties and sanctions system. So we limit by this definition the scope of the people to whom the Governor in Council can apply those regulations. The regulations could not be broader than the people defined there.

**Mr. Neil:** Yes, but I would say this clause is very, very broad. It is almost all inclusive. Why not list them? You can always add to them or take away from them. Is the Canadian Wheat Board a participant? Are all the elevator companies participants?

• 1635

**Mr. Mayer:** Well, is Louis the Greek who makes the odds in Los Vegas a participant?

**Mr. Neil:** That is right. Who are they?

**Mr. Mayer:** Who are these guys?

**Mr. Neil:** All we are asking, Mr. Lefebvre, in this amendment, is to put some certainty into the bill, which I think is important. Until the list is made up of who the system participants are, nobody knows who they are. I think it is important.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

[*Traduction*]

**M. D. Lefebvre:** S'agissant, par exemple, de l'article 21, si vous alliez demander que le Règlement prévoit la nomination expresse des participants particuliers au système, cela pourrait aller à la rigueur dans ce cas. Mais il se pourrait alors que le gouverneur en conseil soit tenu de produire de nombreuses listes, dont une, je crois, pour l'article 17. Mentionnons comme autre exemple l'article 17.(1)b), article en vertu duquel l'administrateur peut:

formuler des recommandations au ministre et à tout participant au système considéré approprié par ledit administrateur.

... aux fins de cet article, il se peut que vous ne désiriez pas que le gouverneur en conseil établisse la liste précise de ces participants au système.

**M. Neil:** Mais vous convenez, bien sûr, monsieur Lefebvre, que les gens qui sont des participants au système devraient savoir qu'ils ont un tel statut.

**Une voix:** Les producteurs aussi devraient le savoir.

**M. Neil:** Et les producteurs aussi. A moins que cela ne soit mentionné dans le bill, ou à moins que ce ne soit fait en vertu d'un décret du conseil, qui connaît l'identité de ces participants au système? Ne seront-ils identifiés que lorsque des sanctions sont prises? Dans le cas de l'administrateur ou de tout autre responsable de la supervision et de l'application du système de sanctions et récompenses, qui devra-t-il considérer comme participants au système à moins que le nom de ces personnes ne soit indiqué?

**M. D. Lefebvre:** Je répète que je ne m'oppose pas vraiment à la motion. Mais je m'interroge sur la façon dont on pourra l'appliquer et, je le répète, je me demande quel est l'objet de la définition. La définition a pour objet principal l'application du système de récompenses et sanctions. En vertu de cette définition, nous limitons donc sa portée, à savoir le nombre de personnes à l'égard desquelles le gouverneur en conseil peut appliquer ce règlement. Le règlement ne peut pas avoir une portée plus vaste que les personnes qui y sont définies.

**M. Neil:** En effet, mais je dirais que cet article est d'une portée très très vaste. Il est presque universel. Pourquoi ne pas y faire figurer la liste de ces personnes? On peut toujours y ajouter ou retrancher des noms. La Commission canadienne du blé figure-t-elle parmi les participants? Les sociétés exploitant des éleveurs sont-elles des participantes?

**M. Mayer:** Et Louis-le-Grec alors, celui qui fixe les cotes à Las Vegas, est-il un participant?

**M. Neil:** C'est juste. Qui sont ces participants?

**M. Mayer:** Qui sont ces mecs?

**M. Neil:** Tout ce que nous demandons, monsieur Lefebvre, dans cet amendement, c'est d'apporter tant soit peu de certitude dans le bill, et je crois que cela est important. Tant que la liste des participants au système n'est pas établie, personne ne connaît l'identité de ces personnes. Je crois que cela est important.

**Le président:** Monsieur Kroeger.



[Text]

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, for the sake of saving the committee's time, I do not think we would have serious problems with an amendment of this kind. There might be some things to be worked out, but I think it could be accommodated.

**Mr. Mazankowski:** Could I ask just one question?

**The Chairman:** Let us do it in order. Mr. Reid, Mr. Benjamin and, then, Mr. Mazankowski.

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** Mr. Chairman, I just want to say that, on balance, I favour this amendment. But we have a problem here in the sense that we do not get these amendments in advance. It is difficult to check out, and it is very difficult for people to try to figure out what the impact of these amendments would be on short notice. So I would make an appeal that, if we could exchange amendments and get them out sooner, we would not be fiddling around killing time in trying to find whether or not they fit or what their effect would be. That is my comment, although I just want to say that, on balance, if it could be demonstrated to me that the amendment will do the things Mr. Neil says it will, then I would support it. I do recognize it may take some time to get that clarified.

**The Chairman:** Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Excuse me, Mr. Chairman. I find this amendment supportable. Mr. Lefebvre referred to Clause 17.(1)(c) and Clause 21.(1)? Clause 17.(1)(c) says that the administrator "may":

(c) provide advice to and cooperate with system participants . . .

But Clause 18.(1)(c) says the administrator "shall":

(c) from time to time, in consultation with such system participants as the Administrator deems appropriate . . .

—the administrator. Now the onus has to be on somebody to say who the system participants are.

I submit that onus should not be on the administrator; the onus should be on the Governor in Council.

**The Chairman:** Good comment!

**Mr. Benjamin:** It certainly does not do any violence to the intent of the legislation. The onus will be on the minister to justify who he names or fails to name as system participants. It is perfectly logical, in my opinion. I think this is a good amendment.

**The Chairman:** Mr. Lefebvre.

**Mr. D. Lefebvre:** Mr. Chairman, to make it practical to accept the amendment, it might be useful to add the following:

. . . as designated by the Governor in Council either individually or by class.

To simplify the matter, for instance, it could be primary elevator operators, secondary terminal elevator operators, and that sort of thing. We could have this quite easily.

[Translation]

**M. Kroeger:** Monsieur le président, pour épargner du temps au Comité, je suis d'avis qu'un amendement de cette nature ne nous pose pas de problème sérieux. Il faudrait peut-être le retoucher à certains endroits, mais je crois que nous pouvons nous en accommoder.

**M. Mazankowski:** Puis-je poser une seule question?

**Le président:** À tour de rôle, je vous prie. M. Reid, M. Benjamin, et ensuite M. Mazankowski.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Monsieur le président, je veux simplement dire que, tout compte fait, je suis en faveur de cet amendement. Nous éprouvons cependant un problème du fait que nous ne recevons pas ces amendements à l'avance. Il est alors difficile pour nous d'en vérifier le bien-fondé, et très difficile, à brève échéance, d'essayer d'imaginer l'impact qu'auraient les amendements en question. Je désirerais donc attirer l'attention sur le fait que si nous pouvions nous passer ces amendements et les sortir plus tôt, nous ne tournerions pas en rond lorsqu'il s'agit de déterminer s'ils sont appropriés ou quels en seraient les effets. Voilà ce que j'avais à dire, et j'ajouterai que j'appuierai cet amendement s'il peut être démontré qu'il sera aussi efficace que le soutient M. Neil. Je reconnais toutefois qu'il faudra peut-être un peu de temps pour établir cela avec précision.

**Le président:** Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Excusez-moi, monsieur le président. Selon moi, cet amendement est digne d'appui. M. Lefebvre n'a-t-il pas mentionné les articles 17.(1) c) et 21.(1) ? L'article 17.(1) c) prescrit que l'administrateur «peut»:

c) donner son avis aux participants au système et coopérer avec eux . . .

Mais l'article 18.(1) c) stipule que l'administrateur «doit»:

c) à l'occasion, après consultation avec tout participant au système jugé approprié par ledit administrateur . . .

. . . l'administrateur. Eh bien, la responsabilité de déterminer qui sont les participants au système doit échoir à quelqu'un.

Je suis d'avis que cette responsabilité ne doit pas échoir à l'administrateur, mais bien plutôt au gouverneur en conseil.

**Le président:** Excellente réflexion!

**M. Benjamin:** Cela n'est pas du tout incompatible avec l'intention du législateur. C'est au Ministre qu'il incombera de justifier le bien-fondé de ses décisions lorsqu'il nomme une personne à titre de participant au système ou omet de le faire. À mon avis, cela est parfaitement logique. Je crois qu'il s'agit d'un bon amendement.

**Le président:** Monsieur Lefebvre.

**M. D. Lefebvre:** Monsieur le président, afin de rendre l'amendement acceptable dans la pratique, peut-être serait-il utile d'y ajouter ce qui suit:

. . . tel que désigné par le gouverneur en conseil soit individuellement, soit par catégorie.

On pourrait, par exemple, pour simplifier les choses, mentionner les exploitants d'élévateur primaire, les exploitants

[Texte]

**Mr. Reid (Kenora—Rainy River):** I wonder, Mr. Chairman, too, if we could let Mr. Lefebvre have the amendment and work it over. Then we could deal with it first thing in the morning.

**Mr. Benjamin:** There is not much to work over.

**The Chairman:** What were the words you suggested adding? I think you said "as designated by Governor in Council . . . "?

**Mr. D. Lefebvre:** Adding "either individually or by class"

**An hon. Member:** What do you mean by "class"?

**Mr. D. Lefebvre:** Primary elevator operators or primary elevator licensees, so that we do not have to designate by name and keep up-to-date lists of operators of elevators, grain dealers, and so on.

**The Chairman:** Is somebody prepared to move that as a subamendment?

**Mr. Mazankowski:** I move that the amendment, as amended, would read:

. . . as designated by Governor in Council individually or by class.

**The Chairman:** Does the subamendment carry?

**Mr. Mazankowski:** I have a question.

Mr. Lefebvre, I think I heard you right when you said that really the only time this would apply would be when the administrator was invoking awards or sanctions against system participants. Is that what you said?

**Mr. D. Lefebvre:** No. It is not what I said.

**Mr. Mazankowski:** Oh; that was my impression.

• 1640

**Mr. D. Lefebvre:** I said that that is the principal or the most important clause with respect to where "system participant" is used, where there are some legal consequences to the scope of the definition. Where you need a precise definition is with respect to awards and sanctions. The other area is related to consultation.

**Mr. Mazankowski:** More than that, though. The administrator gets the system participants together to establish targets, to devise ways and means of improving efficiency, utilization, capacity, the whole thing, and surely those participants should know in advance whether they are in or they are out, and it should be clear in the minds of the producers and all other parties involved who those system participants are.

**Mr. D. Lefebvre:** Well, I agree, but the definition has a certain degree of precision.

[Traduction]

d'élévateur terminus secondaire, et autres du même genre. Il serait très facile de procéder ainsi.

**M. Reid (Kenora—Rainy River):** Je me demande aussi, monsieur le président, si nous pourrions confier l'amendement à M. Lefebvre afin qu'il y apporte des retouches. Nous pourrions ensuite nous en occuper demain matin dès la première heure.

**M. Benjamin:** Il n'y a guère de retouche à apporter.

**Le président:** Quels sont les mots que vous proposiez d'ajouter? Je crois que vous avez dit «tel que désigné par le gouverneur en conseil . . . »?

**M. D. Lefebvre:** Et ensuite, «soit individuellement, soit par catégorie».

**Une voix:** Que voulez-vous dire par «catégorie»?

**M. D. Lefebvre:** Exploitants d'élévateur primaire ou détenteurs de permis d'élévateur primaire, de sorte qu'il ne nous soit pas nécessaire de désigner les participants nommément et de garder à jour des listes d'exploitants d'élévateur, de marchands de grain, et le reste.

**Le président:** Quelqu'un est-il disposé à présenter une motion de sous-amendement en ce sens?

**M. Mazankowski:** Je propose que l'amendement, dans sa forme modifiée, soit rédigé ainsi qu'il suit:

. . . tel que désigné par le gouverneur en conseil, individuellement ou par catégorie.

**Le président:** Adoptez-vous le sous-amendement?

**M. Mazankowski:** Je désire poser une question.

Monsieur Lefebvre, vous ai-je bien entendu lorsque vous avez dit que vraiment la seule occasion où s'appliquerait ce sous-amendement serait lorsque l'administrateur invoque l'octroi de récompense ou sanctions à l'endroit des participants au système. Est-ce bien ce que vous avez dit?

**M. D. Lefebvre:** Non, ce n'est pas ce que j'ai dit.

**M. Mazankowski:** Oh, c'était l'impression que j'avais eue.

**M. D. Lefebvre:** J'ai dit que c'était l'article principal ou l'article le plus important quant aux «participants», lorsqu'il s'agit de certaines conséquences légales selon la définition. Lorsqu'on a besoin d'une définition précise, il s'agit du mérite et de la punition. L'autre question porte sur les communications.

**M. Mazankowski:** Il y a plus que ça, pourtant. L'administrateur réunit les participants pour établir des objectifs, élaborer des moyens d'améliorer l'efficacité, l'utilisation, la compétence, toute l'affaire. Bien entendu les participants devraient savoir à l'avance s'ils sont pour ou contre. Il faudrait que les producteurs et les autres parties engagées sachent qui sont les participants.

**M. D. Lefebvre:** Je suis d'accord, mais la définition a une certaine précision.



[Text]

**Mr. Mazankowski:** Thank you.

**The Chairman:** Mr. Flis.

**Mr. Flis:** Actually, Mr. Reid made my point. I think we would probably accept more of these motions if we got a little advance notice. It looks like a simple amendment but has implications such as these . . . Clause 17, Clause 18—so we certainly would appreciate a little more advance notice.

I just wanted to ask Mr. Lefebvre, though, whether by accepting this amendment, it will tie the hands of the administrator as to his duties and functions in Clause 18 in any way. Will he still have the kind of freedom that is outlined in Clause 18?

**Mr. D. Lefebvre:** Offhand, Mr. Chairman, I do not think it would restrict the flexibility in Clause 18, except that the Governor in Council may, from time to time, amend the list, if the existing list has left out a group or a class of participants that now it is decided should be included.

**Mr. Flis:** Then, Mr. Chairman, I think we are ready to support the motion.

**The Chairman:** The question then is upon the subamendment which has the effect of adding the words "individually or by class". Does the subamendment carry?

Subamendment agreed to.

**The Chairman:** Therefore the amendment is as designated by Governor in Council, individually or by class.

Amendment agreed to.

**The Chairman:** Thank you. Do you want a recorded vote, Mr. Neil?

**Mr. Neil:** No; I am like the NDP.

**The Chairman:** Does that conclude our consideration of the definition of "system participant"? Yes. So now we can move to subclause . . .

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I have a further amendment. It is my motion number 11.

I would move that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2 by adding the following immediately after line 42 at page 2 thereof:

"tariff" means the tariff of rates and conditions of carriage for the movement of grain that were in effect on the sixteenth day of June, 1983.

The reason for the date of June 16, 1983, Mr. Chairman, is that it is the day we drafted the amendment.

Mr. Chairman, this motion will not increase government expenditure. It does not conflict with the intent and purpose of the bill as described in the long title; does not cost the government any more money, but it keeps the rate for grain producers as it is; and the government may use up to its \$651 million to fix the railways for the movement of all commodities. I submit, Mr. Chairman, that this amendment is in order

[Translation]

**M. Mazankowski:** Merci.

**Le président:** Monsieur Flis.

**M. Flis:** M. Reid a prouvé mon point. Je pense que nous pourrions accepter plus de motions de ce genre si nous étions prévenus. Il semble qu'il s'agit d'un simple amendement, mais il a des conséquences comme celles-ci—articles 17 et 18—nous aimerions donc être prévenus.

Je voulais juste demander à M. Lefebvre si, en acceptant cet amendement, ce dernier lierait les mains de l'administrateur dans ses services et ses fonctions selon l'article 18. Sera-t-il libre de faire ce qu'énonce l'article 18?

**M. Lefebvre:** À premier abord, monsieur le président, je ne pense pas que les dispositions de l'article 18 s'en trouveraient changées. Il se peut toutefois que le gouverneur en conseil puisse, de temps à autre, modifier la liste, si la liste courante a omis un groupe ou une catégorie de participants qui, selon la décision, devrait être inclus.

**M. Flis:** Dans ce cas-là, monsieur le président, je pense que nous pouvons appuyer la motion.

**Le président:** Il s'agit donc du sous-amendement qui ajoute les mots «individuellement ou par catégorie». L'adopte-t-on?

Adopté.

**Le président:** Donc, l'amendement est tel que désigné par le gouverneur en conseil: individuellement ou par catégorie.

Adopté.

**Le président:** Merci. Voulez-vous que le vote soit porté au procès-verbal, monsieur Neil?

**M. Neil:** Non, je suis comme le NPD.

**Le président:** Est-ce que cela conclut notre discussion sur la définition de «participants»? Bon. Nous pouvons donc passer à l'alinéa . . .

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'ai encore un amendement à proposer. Il s'agit de mon amendement n° 11.

J'aimerais proposer que le projet de loi C-155, Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit amendé dans le cas de l'article 2, en ajoutant immédiatement après la ligne 42 de la page 2:

«tarif» signifie le taux et les conditions du transport du grain en vigueur le seizième jour de juin 1983.

La raison de la date, monsieur le président, c'est que c'est ce jour-là que nous avons élaboré notre amendement.

Les frais du gouvernement n'augmenteront pas. Rien n'entre en conflit avec l'intention et le but du projet de loi comme le dit le long titre. Le gouvernement n'a rien à payer en plus, mais le taux des producteurs de grain demeure le même. Si le gouvernement peut utiliser ses 651 millions de dollars pour aider les chemins de fer dans leur transport, tant mieux. Je

[Texte]

on all of those grounds, and I hope it will be worthy of the support of the committee.

**The Chairman:** It is in order on those grounds, but it has problems on some other grounds, Mr. Benjamin.

• 1645

**Mr. Benjamin:** Of course, I will be there to move the appropriate consequential amendments later on in the bill.

**The Chairman:** This has even further implications than that. It is clear to me from the motion that the hon. member's intention is to maintain the existing grain rates.

**Mr. Benjamin:** For the grain producers.

**The Chairman:** However, Part II of Bill C-155, entitled "Rates", sets out a mechanism by which, among other things, the annual rate scale is prescribed, the determination of annual rate scale and the percentage rates that are to be borne by the Government of Canada and shippers of grain.

Therefore it seems to me that the proposed amendment goes against the principle of the bill as read a second time by the House because it alters the principle of a bill for a change of rates from the present system. Accordingly, it is contrary to Citation 764, paragraph (1), of *Beauchesne*, which says:

(1) A committee is bound by the decision of the House, given on second reading, in favour of the principle of the bill, and should not, therefore, amend the bill in a manner destructive of this principle.

Furthermore, by this what appears to be a rather simple amendment it seems to me that the entire purpose of Part II of the bill is destroyed and wiped out, and that also is contrary to the rules. On those two grounds I would have to rule . . .

Yes?

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, before you rule, may I present some further argument?

**The Chairman:** You can try. Try me, sure.

**Mr. Benjamin:** Well, Mr. Chairman, you are quite correct: Part II says "Rates" and the bill will fix rates for grain producers. It will fix amounts paid by the government for rates towards picking up what is called the alleged shortfall.

All this amendment does is say the rate for the grain producers is fixed, as Part II provides for the rates to be fixed, and it still allows under Part II for the government to fix whatever additional rate it wishes out of the \$651 million it is already committed to spend. It does not do violence to the matter of fixing rates. In fact, it assists the government in Part II; it assists the government in the sense that the rate for the grain producers is fixed, but any additional rate can also be fixed under Part II by the government.

**The Chairman:** But, Mr. Benjamin, by your own explanatory note you say it maintains existing grain rates.

[Traduction]

propose donc, monsieur le président, que cet amendement est recevable sur tous les points. J'espère que le Comité l'appuiera.

**Le président:** Il est recevable pour ces raisons, mais il comporte d'autres points épineux, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Bien sûr que je serai là pour proposer les amendements consécutifs qui s'imposent au sujet du projet de loi.

**Le président:** Les conséquences vont plus loin. D'après la motion, je vois parfaitement que l'intention de l'honorable membre est de maintenir les taux sur les grains.

**M. Benjamin:** Pour les producteurs.

**Le président:** Toutefois, la Partie II du projet de loi C-155 intitulé «Taux», établit un système par lequel, entre autres, le barème annuel est prescrit, ainsi que la détermination du barème et le pourcentage des taux que doivent défrayer le gouvernement du Canada et les transporteurs.

Par conséquent, j'ai l'impression que l'amendement proposé va à l'encontre du principe du projet de loi selon la deuxième lecture, parce qu'il demande un changement des taux fixés d'après le système actuel. En conséquence, il est contraire à la citation 764, paragraphe (1) de *Beauchesne*, qui dit:

(1) Le Comité est limité par la décision de la Chambre, rendue en deuxième lecture, pour le principe du projet de loi. Il ne devrait donc pas modifier ce dernier de façon destructive.

De plus, ce qui semble être un simple amendement, n'est rien d'autre, à mon avis, que la destruction pure et simple de l'objectif de la Partie II. Et c'est contre les règles. Je dois rendre ma décision sur ces deux points . . .

Oui?

**M. Benjamin:** Monsieur le président, avant que vous rendiez votre décision, puis-je présenter un autre argument?

**Le président:** Bien sûr. Vous pouvez toujours essayer. Qu'est-ce qu'on risque. Allez-y.

**M. Benjamin:** Eh bien, monsieur le président, vous avez parfaitement raison. La Partie II dit «Taux» et le projet de loi les fixera pour les producteurs de grain. Il définira les montants versés par le gouvernement au titre des taux pour combler les trous, si l'on peut dire.

Tout ce que cet amendement dit, c'est que le taux prévu pour les producteurs est déterminé, comme le stipule la Partie II. Il permet de plus, selon cette Partie, au gouvernement de déterminer tout autre taux sur les 651 millions de dollars prévus. Ce n'est pas un crime de fixer les taux. En fait, cela aide le gouvernement selon la Partie II. Le gouvernement est aidé en ce sens que le taux des producteurs est fixé. Selon cette Partie, toutefois, le gouvernement peut établir tout taux supplémentaire.

**Le président:** D'après votre explication, monsieur Benjamin, vous dites qu'il maintient les taux actuels sur les grains.



[Text]

**Mr. Benjamin:** For grain producers. I should have added that: for grain producers. It does not do any violence to any additional rate, whatever additional remuneration the government might choose to add to those rates, but it maintains the present rate for the grain producer. Anything the government want to do over and above that they are perfectly entitled to do under Part II within the limits of the funds they are already committed to spend.

**The Chairman:** The two do not follow each other, Mr. Benjamin. You cannot maintain the proposed rates, which impose an additional charge on the shipper, and yet maintain the ceiling on the expenditures. According to my arithmetic, or my understanding of elementary mathematics, that would not add up.

**Mr. Benjamin:** But Mr. Chairman, a rate is a rate. My amendment fixes the rate for the grain producer. The government may fix any additional rate it wishes under Part II, which it deems necessary or appropriate, and what you have then is a two-rate system, which we have always had in any event.

• 1650

**The Chairman:** Is not one of the primary purposes of the bill to change the rates for the shippers?

**Mr. Benjamin:** I hope not.

**The Chairman:** I suggest you had better read the bill again.

**Mr. Benjamin:** There is not a member in this room who wants to cause our shippers to have to pay more when they are getting lower grain prices; I am sure there is none. I doubt if the shippers in Quebec would want to have to face that, or Atlantic Canada, when their prices are falling—and then make them pay higher freight rates.

Would you guys hold still for that? No way. No way. And we would support you, too.

**The Chairman:** I am still going to rule that the amendment is out of order.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am sorry, but I must challenge your ruling. I think this amendment does not violate the application of Part II; in fact, it assists the government, in the sense that it fixes the rate for the grain producer, allows the government to fix whatever other rate it wishes for the transportation of grain. I am sorry, I must challenge your ruling.

**The Chairman:** That is your right, Mr. Benjamin.

The question then is, shall the decision of the chairman be sustained?

**Mr. Benjamin:** I would like to have a recorded vote on that, Mr. Chairman.

Yeas, 6; nays, 1.

**Mr. Benjamin:** And two abstentions?

**The Chairman:** And two abstentions.

**Mr. Benjamin:** There is no such thing. They are trying to be half pregnant.

[Translation]

**M. Benjamin:** Pour ce qui est des producteurs de grain, j'aurais dû ajouter: pour les producteurs de grain. Mon amendement ne touche pas aux taux supplémentaires, quels que soient ceux que le gouvernement choisisse d'y ajouter, mais qu'il maintienne le taux actuel à l'égard des producteurs de grain. Qu'il fasse ce qu'il veut au-delà des termes de la Partie II, dans les limites des fonds qui lui sont déjà alloués.

**Le président:** Il y a un petit défaut quelque part, monsieur Benjamin. Vous ne pouvez pas maintenir les taux proposés, ce qui impose des frais supplémentaires au transporteur, et maintenir le plafond des dépenses. D'après mes calculs ou selon mes connaissances en arithmétique—ce serait ça.

**M. Benjamin:** Mais, monsieur le président, un taux est un taux. Mon amendement fixe le taux pour le producteur de grain. Le gouvernement peut fixer tout taux supplémentaire, s'il le désire, selon la Partie II, qu'il juge nécessaire ou approprié. Ce qui vous reste alors, c'est un système à taux double que nous avons eu de tout temps à jamais.

**Le président:** L'objet premier du projet de loi n'est-il pas de changer les taux à l'égard des transporteurs?

**M. Benjamin:** J'espère que non.

**Le président:** Je vous conseillerais de relire le projet.

**M. Benjamin:** Personne ici ne veut que nos transporteurs paient plus lorsqu'ils touchent des prix moindres. Je suis persuadé qu'il n'y a personne. Je doute fort que les transporteurs du Québec aimeraient cette situation, ou les transporteurs des régions de l'Atlantique, quand on sait que leurs prix baissent, et qu'on leur fait payer des taux plus élevés.

Tenez-vous bien. Rien à faire. Et nous vous soutiendrons.

**Le président:** Je décide toujours que l'amendement est irrecevable.

**M. Benjamin:** Désolé, monsieur le président, mais je dois mettre votre décision en question. Je pense que l'amendement ne contrevient pas à l'application de la Partie II. En fait, il aide le gouvernement, dans le sens qu'il fixe le taux des producteurs, qu'il permet au gouvernement de fixer tout autre taux qu'il désire pour le transport du grain. Désolé, mais je mets votre décision en question.

**Le président:** C'est votre droit, monsieur Benjamin.

La question est de savoir si la décision du président est admise?

**M. Benjamin:** J'aimerais un vote sur cette question.

Pour, 6; contre, 1.

**M. Benjamin:** Et deux abstentions?

**Le président:** Et deux abstentions.

**M. Benjamin:** Ce n'est pas possible. Ils ménagent la chèvre et le chou.

[Texte]

**An hon. Member:** One could never get pregnant on frivolous amendments like this.

**Mr. Benjamin:** Keeping the Crow for grain producers is not frivolous.

**An hon. Member:** All you are doing is moving definitions back and forth.

**Mr. Benjamin:** Well, you explain that back home.

**The Chairman:** All right. We are now back on page 2, on Clause 2.(2). Agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Thank you. We move to subclause (3).

Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I have an amendment following line 45.

**The Chairman:** Yes.

**Mr. Benjamin:** I move that Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof be amended in Clause 2 by adding the following immediately after line 45 at page 2 thereof:

(3) Notwithstanding the Crow's Nest Pass Act and any agreement made pursuant thereto, the government of Canada shall return to the province of British Columbia any lands and any mineral and coal rights the Government of Canada received pursuant to paragraph 1.(i) of the Crow's Nest Pass Act.

The intent, Mr. Chairman, of this amendment is to return those Dominion coal lands to the Province of British Columbia, which gave those lands up in the first place to Canadian Pacific Railway in exchange for the construction of the Kettle Valley line, of which I believe most, if not all, is now abandoned.

• 1655

But also, Mr. Chairman, concerning the discussion earlier in the day regarding the compensating of B.C. Railway as compared with CN and CP, any revenues obtained by the Province of British Columbia from those coal lands would more than compensate them, to put it mildly, for any so-called losses hauling grain on B.C. Railway. In fact, from the development of those resources B.C. Railway could haul the grain for nothing and gold-plate the track.

In any event, I think this is only a matter of historical justice. The CPR has reneged on their part of deal. Thank goodness the government of the day in 1897 retained those Dominion coal blocks. But now that they are to be opened up as to price, we think it only proper, since under the Constitution natural resources belong to the provinces, that these lands should be returned to the Province of British Columbia; hence our amendment.

It may well be that the federal government can negotiate with the Province of British Columbia some kind of revenue sharing in the development of those blocks; but that is a

[Traduction]

**Une voix:** On ne peut pas se permettre une telle chose pour des amendements aussi frivols que ceux-ci.

**M. Benjamin:** La subvention destinée aux producteurs de grain du Nid-de-Corbeau n'est pas frivole.

**Une voix:** Tout ce que vous faites, c'est de vous renvoyer la balle.

**M. Benjamin:** Expliquez-vous donc chez vous.

**Le président:** Bon. Nous en revenons à la page 2, clause 2.(2). D'accord?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Merci. Passons à la sous-clause (3).

Monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je propose un amendement après la ligne 45.

**Le président:** Oui.

**M. Benjamin:** Je propose que le projet de loi C-155, Loi visant le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit amendé en conséquence à la clause 2 en y ajoutant immédiatement après la ligne 45 à la page 2:

(3) Nonobstant le Nid-de-Corbeau, la Loi sur le Nid-de-Corbeau et tout accord qui en découle, le gouvernement du Canada devra rendre à la province de la Colombie-Britannique toute terre et tout minerai, ainsi que les droits sur le charbon qu'il a reçu conformément à l'alinéa 1.(i) de la Loi sur le Nid-de-Corbeau.

Monsieur le président, le but de cet amendement est de rendre les terrains miniers à la province de la Colombie-Britannique qui les a en premier lieu donnés au Canadien Pacifique en échange de la *Kettle Valley Line*, qui, je crois, est abandonnée.

Au sujet de la discussion qui s'est déroulée plus tôt sur l'indemnisation des chemins de fer de la Colombie-Britannique par rapport aux CN et CP, permettez-moi, monsieur le président, de vous rappeler que le revenu obtenu par la province de Colombie-Britannique des terrains houillers les compenseraient. En fait, à partir du développement de ces ressources, les chemins de fer de la Colombie-Britannique pourraient transporter le grain pour rien et paver leurs rails d'or.

De toute façon, je pense qu'il ne s'agit que d'une justice théorique. Le CPR a renié sa partie. Grand Dieu, merci. Le gouvernement des années 1897 a conservé ces couches de charbon du Dominion. Mais, maintenant qu'elles sont mises à prix, nous pensons qu'il est convenable, puisque, selon la constitution, les ressources naturelles ces terres devraient revenir à la province de la Colombie-Britannique. Voilà pourquoi nous proposons l'amendement.

Il se peut que le gouvernement fédéral puisse négocier avec ladite province une sorte de revenu participant au développement de ces couches. Mais c'est une autre question. Il y a eu



[Text]

separate matter. There have been other precedents for that in the whole matter of the development of resources, but the essential point is, as I said earlier, a matter of historical justice, to return these lands to the Province of British Columbia.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Benjamin.

May I point out to the committee, and to Mr. Benjamin in particular, that Clause 62 of the bill states, and I quote:

Notwithstanding the *Crow's Nest Pass Act* and any agreement made pursuant thereto, the Government of Canada may hold, dispose of or otherwise deal with the lands it selected under paragraph 1(i.) of that Act in any manner and on any conditions it thinks fit.

I would point out that that was accepted in principle by the House on second reading.

The effect of this amendment, as I read it, would alter completely the effect of Clause 62 and, in any case, if that clause is to be amended, it should be amended when we arrive at Clause 62 and not in the interpretation section of Part I. For those two reasons, I . . .

**Mr. Benjamin:** When we get to Clause 62 I have another amendment.

**The Chairman:** —would have to rule it out of order, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Oh, really, you should allow some discussion on the matter.

**The Chairman:** Why should we have discussion on matters that are out of order?

**Mr. Benjamin:** You allowed it before.

**The Chairman:** Are you telling me you do not want me to allow it again?

**Mr. Benjamin:** I would like to hear . . .

**The Chairman:** Only when I had doubts, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I wanted to hear the views of my colleagues on both sides on this matter.

**The Chairman:** You will have to talk to them privately.

All right, then, subclause (3):

In the event of any inconsistency or conflict between this Act and the *Crow's Nest Pass Act*, any agreement made pursuant to the *Crown's Nest* . . .

—it says *Crown's Nest Pass Act* . . .

*Pass Act* or *General Order Number 488*, this Act prevails to the extent of the inconsistency or conflict.

I have notice of an amendment from the government on this clause and also one from Mr. Benjamin.

**Mr. Flis:** Thank you, Mr. Chairman. Mine is just really to correct a spelling error. If the committee members would look at the first line on page 3, the word "*Crown's*" should read "*Crow's*".

[Translation]

plusieurs autres précédents quant au développement des ressources, mais la question essentielle est, comme je l'ai dit plus tôt, une question de justice théorique, quant à la remise de ces terres à la Colombie-Britannique.

**Le président:** Merci, monsieur Benjamin.

Puis-je faire remarquer au Comité et à M. Benjamin en particulier que la clause du projet de loi dit, et je cite:

Par dérogation à la Loi du Nid-de-Corbeau et à toute convention conclue sous son régime, Sa Majesté du chef du Canada peut posséder ou vendre les terres qu'elle a choisies, conformément à l'alinéa 1 de cette loi, ou prendre à leur égard toute autre disposition, selon les modalités et aux conditions qu'elle estime indiquées.

J'aimerais vous faire remarquer que la clause a été acceptée en principe par la Chambre en deuxième lecture.

Tel que je lis l'amendement, son effet changerait complètement celui de la clause 62 et, de toute façon, si cette dernière doit être amendée, elle devrait l'être lorsque nous y arriverons et non pas dans l'interprétation de l'article de la Partie II. Pour ces deux raisons, je . . .

**M. Benjamin:** Lorsque nous arriverons à la clause 62, je proposerai un amendement.

**Le président:** . . . je devrai le déclarer irrecevable.

**M. Benjamin:** Ah, vous devriez permettre qu'on en discute.

**Le président:** Pourquoi discuter de questions qui sont irrecevables?

**M. Benjamin:** Vous l'avez déjà permis.

**Le président:** Voulez-vous dire que vous ne voulez pas que je le permette à nouveau?

**M. Benjamin:** J'aimerais entendre . . .

**Le président:** Seulement quand j'ai des doutes, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Je voulais simplement entendre l'avis de mes collègues des deux côtés sur la question.

**Le président:** Vous devrez leur parler en particulier.

Bon, passons à l'alinéa (3):

En cas d'incompatibilité ou de conflit entre la présente loi et la Loi du Nid-de-Corbeau, tout accord conclu conformément à . . .

. . . il dit Loi du Nid-de-Corbeau . . .

Laissons passer la Loi ou l'ordonnance générale n° 448. Cette Loi prévaut dans le contexte de l'incompatibilité ou du conflit.

J'ai un avis d'amendement du gouvernement et de M. Benjamin au sujet de cette clause.

**M. Flis:** Merci, monsieur le président. Mon amendement porte sur une erreur d'écriture. Si les membres du Comité veulent bien jeter un coup d'oeil à la première ligne de la page 3, ils se rendront compte que le mot *Crown* devrait être *Crow's*.

[Texte]

I move that the English version of Clause 2.(3) of Bill C-155 be amended by striking out line 1 on page 3 and substituting the following:

ant to the Crow's Nest Pass Act or General

**The Chairman:** All right. I am going to stand your motion for just a minute, because Mr. Benjamin's motion should have come first. We will do it on an orderly basis.

**Mr. Benjamin:** It does not really matter, Mr. Chairman.

**The Chairman:** In order to do things properly for the record and for the reproduction of this bill in its amended form, we should do them in order . . .

**Mr. Benjamin:** Okay.

• 1700

**The Chairman:** So I will call on you. I have just stood Mr. Flis's motion, and we will go to yours and then come back to his.

Is that agreed?

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** Agreed.

Mr. Benjamin, proceed please.

**Mr. Benjamin:** As a comment, Mr. Chairman, I am tempted to vote against the government's amendment which stands because it is a "Crown's Nest" all right, a real nest of worms and a boar's nest and everything else.

**The Chairman:** Your motion, please, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** I move that Bill C-155, an Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2 by striking out lines 46-49 at page 2 thereof and lines 1-3 at page 3 thereof and by substituting the following therefor:

(3) In the event of any inconsistency or conflict in the rates and conditions of carrying grain between this Act, the Crow's Nest Pass Act, any agreement made pursuant to the Crow's Nest Pass Act, General Order No. 448, or the tariffs of the railway companies in effect on the sixteenth day of June, 1983, the inconsistency or conflict shall be resolved by the tariffs in effect on the sixteenth day of June, 1983.

That is a further effort, Mr. Chairman, to maintain the existing grain rates for the grain producers.

**The Chairman:** And for the same reasons that I ruled your last amendment out of order I would have to be consistent and rule this one out of order.

**Mr. Benjamin:** Well, I hope you are going to get convinced sooner or later.

**The Chairman:** On the same grounds: because it attempts to alter the intent of the bill as expressed by the House in second reading.

[Traduction]

Je propose que la version anglaise de l'article 2.(3) du projet de loi C-155 soit amendée en supprimant la ligne 1 de la page 3 et en la remplaçant par ce qui suit:

à la Loi du Nid-de-Corbeau ou généralités.

**Le président:** Bon. Je vais écouter votre motion pendant une minute, parce que celle de M. Benjamin aurait dû venir en premier. Nous procéderons par ordre.

**M. Benjamin:** Ca n'a vraiment pas d'importance, monsieur le président.

**Le président:** Pour que les choses soient faites correctement pour le procès-verbal et pour reproduire le projet de loi dans sa forme modifiée, nous devons procéder dans l'ordre.

**M. Benjamin:** D'accord.

**Le président:** Alors, je m'en remets à vous. Je viens de mettre en suspens la proposition de M. Flis, nous passerons à la vôtre et nous reviendrons ensuite à la première.

Est-ce convenu?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** C'est convenu.

Monsieur Benjamin, veuillez procéder.

**M. Benjamin:** Un commentaire, monsieur le président, je suis tenté de votre contre l'amendement du gouvernement à l'étude car il s'agit en effet d'un nid de corbeau, d'un nid de vipères, d'un nid de brigands et de tout ce que vous voudrez.

**Le président:** Votre proposition, s'il vous plaît, M. Benjamin.

**M. Benjamin:** Je propose que le projet de loi C-155, une loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit amendé à l'article 2, en supprimant les lignes 46 à 49 de la page 2 et les lignes 1 à 3 de la page 3 dudit projet de loi, pour les remplacer par ce qui suit:

3) Les tarifs en vigueur le seizième jour de juin 1983 l'emportent sur les dispositions incompatibles entre la présente loi, la Loi du Nid-de-Corbeau, toute convention conclue sous son régime, l'ordonnance générale n° 448 ou les tarifs des sociétés ferroviaires en vigueur le seizième jour de juin 1983.

Il s'agit, monsieur le président, d'une nouvelle tentative en vue de préserver les tarifs actuels pour le grain des producteurs.

**Le président:** Et pour les mêmes raisons en vertu desquelles j'ai dû déclarer votre amendement précédent irrecevable, je dois être logique et déclarer ce dernier amendement irrecevable.

**M. Benjamin:** J'espère bien finir par vous convaincre.

**Le président:** Pour les mêmes raisons, parce que cet amendement vise à modifier l'esprit du projet de loi exprimé par la Chambre en deuxième lecture.



[Text]

**Mr. Benjamin:** Yes, but Mr. Kroeger had so many . . . It is not our intent . . .

**An hon. Member:** It is not the intent.

**Mr. Benjamin:** It is not the intent, and I thought this should be another "not the intent".

**The Chairman:** That is my ruling.

Now I would recall Mr. Flis's motion, which is simply to remove line 1, page 3, and substitute therefor "ant to the Crow's Nest Pass Act or General".

Amendment agreed to.

**The Chairman:** Are there any other amendments to subclause (3)?

**Mr. Benjamin:** Are we adjourning at 5.00 p.m.? . . . because I have a long amendment.

**The Chairman:** I wonder if we could deal with it?

**Mr. Benjamin:** All right, I am easy.

**The Chairman:** Mr. Hovdebo.

**Mr. Hovdebo:** I am still on (3). Is that where you are?

**Mr. Benjamin:** Yes.

**Mr. Hovdebo:** I contend that Clause 2.(3) is . . . the intent . . . Maybe I should just ask the question: What is the intent? Is the intent that this proposed act supersede these acts, or is it the intent if there are inconsistencies in the wording that the wording of this act supersedes the other acts . . .

**The Chairman:** Correct.

**Mr. Hovdebo:** —because the implication in this particular clause is that any inconsistencies or conflict between this act and the Crow's Nest Pass Act and any agreement made pursuant to that and so on . . . It does not say anything about wording or expression.

**The Chairman:** It means that the wording of this act supersedes . . .

**Mr. Hovdebo:** But it does not say that.

**The Chairman:** Well,

. . . any agreement made pursuant to the Crow's Nest Pass Act or General Order No. 448, this Act prevails to the extent of the inconsistency or conflict.

**Mr. Hovdebo:** The implication is that everything in this proposed act prevails over everything in that act, and I thought we were talking about wordings.

**The Chairman:** I will ask Mr. Lefebvre to comment.

**Mr. D. Lefebvre:** I do not know exactly how I can elaborate on this clause, Mr. Chairman. It certainly means that whenever you read a provision of this statute and there is a provision

[Translation]

**M. Benjamin:** Oui, mais M. Kroeger avait tellement . . . ce n'est pas l'esprit dans lequel nous . . .

**Un député:** Ce n'est pas l'esprit.

**M. Benjamin:** Ce n'est pas l'esprit, et je croyais qu'il s'agissait encore de cela.

**Le président:** Telle est ma décision.

J'aimerais maintenant revenir à la proposition de M. Flis, qui est simplement de supprimer la ligne 1 de la page 3, dans la version anglaise, pour la remplacer par «*an to the Crow's Nest Pass Act or General*».

Amendement accepté.

**Le président:** Y a-t-il d'autres amendements visant le paragraphe (3)?

**M. Benjamin:** levons-nous la séance à 17 heures? J'ai un amendement plutôt long.

**Le président:** Je me demande si nous avons le temps de l'étudier.

**M. Benjamin:** C'est bien, je ne suis pas pressé.

**Le président:** Monsieur Hovdebo.

**M. Hovdebo:** J'en suis toujours au paragraphe (3). Est-ce là où nous en sommes?

**M. Benjamin:** Oui.

**M. Hovdebo:** Je soutiens que le paragraphe 2.(3) est . . . l'esprit . . . Peut-être vais-je simplement poser la question: Quel est l'esprit de ce paragraphe? Prévoit-on que cette loi proposée l'emportera sur d'autres lois, ou veut-on dire que s'il y a des incompatibilités dans le libellé, c'est celui de cette loi qui l'emportera sur les autres . . .

**Le président:** C'est exact.

**M. Hovdebo:** . . . parce que l'incidence de ce paragraphe est que toute incompatibilité entre cette loi et la loi de la Passe du Nid-de-Corbeau et toute convention conclue sous son régime et ainsi de suite . . . Il n'est pas du tout question de libellé.

**Le président:** Cela signifie que le libellé de cette loi l'emporte . . .

**M. Hovdebo:** Mais ce n'est pas ce qui est écrit.

**Le président:** Bien.

. . . Les dispositions de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles de la Loi du Nid-de-Corbeau, de toute convention conclue sous un régime et de l'ordonnance générale n° 448.

**M. Hovdebo:** L'implication est que cette loi proposée au complet l'emporte sur tout ce que contient l'autre loi et je croyais que nous parlions de libellé.

**Le président:** Je vais demander à M. Lefebvre de répondre.

**M. Lefebvre:** Je ne vois pas exactement comment je pourrais commenter ce paragraphe, monsieur le président. Il signifie certainement que lorsque Vous prenez une disposition de cette loi et que la loi de la Passe du Nid-de-Corbeau en contient une

[Texte]

in the Crow's Nest Pass Act on the same subject-matter the provisions in this act would prevail.

**Mr. Hovdebo:** Is this the place for that, or should it not be at the end of the consequential and related provisions?

• 1705

**The Chairman:** No. 5, the application of the bill, is appropriate in the interpretation stage.

Mr. Mayer.

**Mr. Mayer:** Thank you, Mr. Chairman.

Further to the discussion I had this morning with the officials in terms of why we needed to specifically define the Crow's Nest Pass Act as it applied to General Order No. 448, it seems to me that by limiting this bill's ability to override other statutes to the Crow's Nest Pass Act and General Order No. 448 you create some ambivalence, because how do you then know if this act is or is not superseded by acts presently in existence or subsequent acts? In terms of clarity—to go back to Mr. Reid's point of yesterday where he made the, I think, very good point that if a bill is drafted improperly and if the measure of that is that there needs to be a court case to decide what in fact is the proper interpretation of the act—then I would submit that for greater clarity, if the intention is that this act take precedence over other acts, you should simply say that and not simply isolate what you have done here in terms of this bill. I would like to hear the officials comment on that.

**Mr. D. Lefebvre:** I have no strong objections to your suggestion. It is just that it is impossible to look at all the other existing statutes and we felt it was more prudent not to say "to the Crow's Nest Pass Act or any other act". But I do not know if we would do any damage by adding it.

**Mr. Mayer:** Well, that leaves the committee with a dilemma, Mr. Chairman. If the counsel for the department, who was involved in drafting the bill, does not know what the implications of this clause are, I do not know how we could expect the committee to properly judge if this particular clause does what it is intended to do.

**The Chairman:** Mr. Kroeger.

**Mr. Kroeger:** Mr. Chairman, I think we know the implications of this clause. The problem is that we are not altogether sure of the implications of an alternate clause of the kind Mr. Mayer is referring to. The implications of this clause are quite clear. If one were to say that this bill takes precedence over everything else, it is a little like firing a shotgun into the darkness; you are not quite sure what you are going to hit and you might some things you did not intend to.

**The Chairman:** In other words, are you saying, Mr. Kroeger, that as it is now worded this clause does what you intend it to do?

**Mr. Kroeger:** Yes.

[Traduction]

autre sur le même sujet, ce seraient les dispositions de la présente loi qui l'emporteraient.

**M. Hovdebo:** Est-ce l'endroit approprié pour une telle disposition ou ne devrait-elle pas se trouver à la fin des dispositions consécutives et connexes?

**Le président:** L'article 5, l'application du projet de loi, convient à l'étape d'interprétation.

Monsieur Mayer.

**M. Mayer:** Merci, monsieur le président.

Suites à mes discussions de ce matin avec les fonctionnaires, afin de savoir pourquoi il fallait définir précisément la relation entre la Loi de la Passe du Nid-du-Corbeau et l'ordonnance générale n° 448, j'ai appris qu'il s'agissait d'éliminer l'ambivalence, car comment savoir alors si les dispositions de cette loi l'emportent ou non sur celles de lois actuelles ou futures? En termes de clarté, pour revenir à l'argument présenté hier par M. Reid qui avançait, avec beaucoup d'à-propos je crois, que si un projet de loi est mal rédigé et qu'il faut aller devant les tribunaux pour déterminer en fait quelle est sa véritable interprétation, alors j'estime que pour éclaircir la question, si l'on a comme intention que cette loi l'emporte sur les autres, vous devriez simplement l'indiquer et ne pas simplement prendre un point isolé comme vous l'avez fait pour ce projet de loi. J'aimerais que les fonctionnaires commentent ce point.

**M. D. Lefebvre:** Je ne m'oppose pas véritablement à votre suggestion. C'est simplement qu'il est impossible d'examiner toutes les autres lois en vigueur et que nous avons jugé plus prudent de ne pas employer une expression comme «la Loi du Nid-du-Corbeau ou toute autre loi». Mais je ne sais pas si nous commettrions une erreur en ajoutant une telle expression.

**M. Mayer:** Alors, monsieur le président, le comité se retrouve dans un dilemme. Si l'avocat du ministère, qui a participé à la rédaction du projet de loi, ne connaît pas les répercussions de ce paragraphe, je ne vois pas comment nous pouvons nous attendre à ce que le comité puisse déterminer exactement si ce paragraphe particulier accomplit ce qu'il est censé accomplir.

**Le président:** Monsieur Kroeger.

**M. Kroeger:** Monsieur le président, je crois que nous connaissons les répercussions de ce paragraphe. Le problème, c'est que nous ne connaissons pas parfaitement les répercussions d'un paragraphe de remplacement comme celui que mentionne M. Mayer. Les conséquences de ce paragraphe sont plutôt claires. S'il fallait dire que ce projet de loi l'emporte sur toute autre loi, c'est un peu comme tirer au fusil dans l'obscurité, vous ne savez pas ce que vous allez toucher et vous pourriez atteindre quelque chose que vous ne vouliez pas toucher.

**Le président:** En d'autres mots, monsieur Kroeger, voulez-vous dire que dans son libellé actuel, ce paragraphe atteint l'objectif que vous visiez?

**M. Kroeger:** Oui.



[Text]

**The Chairman:** Okay.

**Mr. Mayer:** Could I ask you what the intention of this clause is?

**Mr. D. Lefebvre:** If I may just add a note on the general confusion that may arise, there are some statutes that say that notwithstanding any other bill this act applies, and often when you have many statutes saying that, each one pretends to take precedence over all the others. So when you read two clauses in two bills where the two say that notwithstanding anything in any other act this clause applies, and the other says the same thing, you create some problems of interpretation.

**The Chairman:** You are trying to be more specific rather than more general, is that correct?

**Mr. Mayer:** But just to conclude, Mr. Chairman, and I do not know if this is going to be very fruitful in terms of answering my question, it seems to me that by being specific to the Crow's Nest Pass Act and Order No. 448 you are then leaving in limbo whether in fact this proposed act supersedes other acts, and you are opening up some areas that may in fact have to be adjudicated by the courts. Am I right in that?

**Mr. D. Lefebvre:** These are the statutes that deal specifically with the same subject-matter as Bill C-155 does, if it were not to have this clause.

**Mr. Mayer:** But my point is, how do you know that there are not other things that may in fact pose a problem for C-155, but which you are not aware of, and are in existence now or may come into existence subsequently?

• 1710

**Mr. D. Lefebvre:** As for those that may come into existence subsequently, I think it has to be Parliament, when enacting such statutes, that would have to look at the statute dealing with the same subject-matter.

**Mr. Mayer:** But that is exactly the point I am making now; that what you say may happen subsequently, we are doing presently. And what you suggest is that when subsequent legislation is passed it will have to be looked at in the light of present legislation. I am saying that is exactly the position we find ourselves in now. It leaves us with a dilemma, Mr. Chairman. I leave it at that.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I might be able to be of some help.

**Mr. Mayer:** Oh, God!

**The Chairman:** That seems to be welcome, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, Mr. Hobdevo and Mr. Mayer's interventions are appropriate, I think. There is an effort here to be more specific, I take it, Charlie, so I would like to move a further amendment.

**The Chairman:** I have to have it in writing, Mr. Benjamin.

[Translation]

**Le président:** Très bien.

**M. Mayer:** Puis-je vous demander quel est l'objectif de ce paragraphe?

**M. D. Lefebvre:** Si je puis me permettre une parenthèse sur la confusion qui pourrait s'ensuivre, il existe quelques lois qui disent que la loi en question s'applique nonobstant les autres lois et il y a souvent plusieurs lois qui disent cela, chacune prétendant l'emporter sur toutes les autres. Alors, si vous lisez deux articles de deux projets de loi disant tous les deux que cet article s'applique nonobstant tout autre article de toute autre loi, vous affrontez certains problèmes d'interprétation.

**Le président:** Vous tendez plus vers la précision que vers les généralités, si je comprends bien?

**M. Mayer:** Mais en conclusion, monsieur le président, et je ne sais pas si cela contribuera à répondre à ma question, il me semble qu'en mentionnant expressément la Loi du Nid-du-Corbeau et l'ordonnance n° 448, vous ne précisez pas alors si la loi proposée l'emporte sur toute autre loi et vous laissez ouverts certains domaines où les tribunaux pourraient être appelés à trancher. Est-ce que j'ai raison?

**M. D. Lefebvre:** Il s'agit de lois traitant expressément de la même question que le projet de loi C-155 et c'est pourquoi ce paragraphe est nécessaire.

**M. Mayer:** Mais mon argument est comment pouvez-vous savoir qu'il n'existe pas autre chose qui pourrait en fait créer des problèmes pour le C-155, mais que vous ne connaissez pas, des lois qui existent actuellement ou qui pourraient être adoptées plus tard?

**M. D. Lefebvre:** Quant aux lois qui pourraient être adoptées plus tard, je crois que c'est le Parlement, au moment de l'adoption de ces lois, qui aurait à examiner les autres lois traitant du même sujet.

**M. Mayer:** Mais c'est exactement mon argument, ce que vous dites pouvoir arriver plus tard, nous le faisons maintenant. Et ce que vous avancez, c'est qu'au moment de l'adoption de lois futures, il faudra les étudier par rapport aux lois actuelles. Je soutiens que nous nous trouvons justement dans cette position. Nous nous retrouvons dans un dilemme, monsieur le président. Je n'irai pas plus loin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, j'aimerais apporter ma contribution.

**M. Mayer:** Mon Dieu!

**Le président:** Votre intervention semble la bienvenue monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, les interventions de M. Hobdevo et de M. Mayer me semblent pertinentes. Si je comprends bien, Charlie, on tente d'apporter un peu plus de précision, c'est pourquoi j'aimerais proposer un nouvel amendement.

**Le président:** Il faudra me le proposer par écrit, monsieur Benjamin.

[*Texte*]

**Mr. Benjamin:** I have it written out. I will read it and send it up.

**The Chairman:** Good.

**Mr. Benjamin:** I move that Clause 2.(1) be amended in line 47 on page 2 by inserting after the word "conflict" the following words: "in words or expressions". It would then read:

In the event of any inconsistency or conflict in words or expressions between this Act and the Crow's Nest Pass Act, any agreement made pursuant . . .

**The Chairman:** Let me read you citation 772, paragraph 2, in *Beauschene*, Mr. Benjamin.

Amendments should be proposed in the order of the lines of a clause. If the latter part of a clause is amended, it is not competent for a Member to move to amend an earlier or antecedent part of the same clause. If an amendment to the latter part of a clause is negated or withdrawn, it is competent to propose one to an earlier part.

Mr. Flis' amendment has been amended and accepted; and, in fact, the entire subclause has been accepted already. I do not really see much point in going on to further discussion of it. I would like now to . . .

**Mr. Benjamin:** But this all rose in subsequent discussion on that clause, Mr. Chairman.

**The Chairman:** I should not have allowed the subsequent discussion once it was carried.

**Mr. Benjamin:** Yes, but you have been very good about flexibility.

**The Chairman:** I know I have been; a little too good.

**Mr. Benjamin:** And we appreciate it.

**The Chairman:** Appreciation should not be shown by abuse.

**Mr. Benjamin:** Come on.

**The Chairman:** Let us then move to your other amendment, Mr. Benjamin.

**Mr. Benjamin:** Okay, Mr. Chairman.

**Mr. Mayer:** Could I just comment briefly, Mr. Chairman?

**The Chairman:** No. After 5.00 p.m. I start getting impatient.

Mr. Benjamin, are you ready to move your motion?

**Mr. Benjamin:** Yes. What time are we adjourning?

**The Chairman:** As soon as we finish with this motion.

**Mr. Benjamin:** Oh, I see.

**The Chairman:** We are trying to get to Part I today.

[*Traduction*]

**M. Benjamin:** Je l'ai écrit. Je vais le lire et je vous le ferai transmettre.

**Le président:** Bien.

**M. Benjamin:** Je propose que le paragraphe 2.(1) soit modifié à la ligne 47 de la page 2, par l'insertion après le mot «incompatibles» de l'expression «sur le plan du libellé». Le paragraphe se lirait alors comme suit:

Les dispositions de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles sur le plan du libellé de la Loi du Nid-de-Corbeau, de toute convention conclue sous son régime . . .

**Le président:** Monsieur Benjamin, laissez-moi vous citer Beauschene, commentaire 772, paragraphe 2.

Les propositions d'amendement doivent indiquer la ligne du texte à modifier. Si on a déjà modifié la dernière partie de l'article il est interdit de revenir à une partie antérieure du même article. Au cas cependant où aurait été repoussée ou retirée une proposition de modification d'une des dernières dispositions d'un article, rien n'interdit de revenir à une partie antérieure à celui-ci.

L'amendement proposé par M. Flis a été modifié et accepté, en fait tout le paragraphe a déjà été accepté. Je ne vois vraiment pas à quoi il servirait d'en discuter encore. J'aimerais maintenant . . .

**M. Benjamin:** Mais tout cela découle de la discussions subséquente portant sur ce paragraphe, monsieur le président.

**Le président:** Je n'aurais pas dû laisser la discussion se poursuivre après l'adoption de l'amendement.

**M. Benjamin:** Oui, mais vous avez fait preuve d'une grande souplesse.

**Le président:** Je sais, un peu trop.

**M. Benjamin:** Et nous l'apprécions.

**Le président:** L'appréciation ne devrait pas se manifester par des abus.

**M. Benjamin:** Allons.

**Le président:** Passons donc à votre autre amendement, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Bien, monsieur le président.

**M. Mayer:** Puis-je me permettre un bref commentaire, monsieur le président?

**Le président:** Non. Passé 17 heures, je commence à m'impatienter.

Monsieur Benjamin, êtes-vous prêt à présenter votre proposition?

**M. Benjamin:** Oui. À quelle heure levons-nous la séance?

**Le président:** Dès que nous en aurons fini de cette proposition.

**M. Benjamin:** Je Vois.

**Le président:** Nous tentons de nous rendre à la partie I aujourd'hui.



[Text]

**Mr. Benjamin:** Lots of luck.

Mr. Chairman, I would like to move that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2.(1) by adding the following immediately after line 3 at page 3 thereof:

(4) If, as a result of this Act, Canadian Pacific Limited receives a payment from the Government of Canada for hauling grain on its main line and such payment includes a return on investment or an allowance for constant costs, Canadian Pacific Limited shall:

(a) repay to the Government of Canada with interest all grants and contributions received as a result of the Canadian Pacific Railway Act (Chapter 1—1881);

(b) in respect of all land it received as a result of the Canadian Pacific Railway Act and subsequently sold, pay to the Government of Canada an amount equal to the return from selling such land minus the cost of improvements, plus interest;

(c) in respect of all railroad and surveys completed by the government and acquired under the Canadian Pacific Railway Act, pay the Government of Canada an amount equal to the value of such railroad and surveys, as determined by the Royal Commission on Railways and Transportation (1917), plus interest;

(d) in respect of all mineral, coal and timber rights it received under the Canadian Pacific Railway Act and still held by Canadian Pacific Limited, or by any corporation controlled by Canadian Pacific Limited, cause such mineral, coal and timber rights to be returned to the Government of Canada; and,

(e) in respect of all land it received as a result of the Canadian Pacific Railway Act and still held by Canadian Pacific Limited, or by a corporation controlled by Canadian Pacific Limited, cause such land to be returned to the Government of Canada; and the Government of Canada shall use all such return of grants, contributions, resources, land and rights, to reduce the shippers' share of rates established under Clause 37.

Mr. Chairman, this requirement would only hold if, as and when Canadian Pacific received a payment from the Government of Canada for the hauling of grain, if that payment included a return on investment or constant costs. It would be unfair to require CP to absorb proven operating losses on grain, but it should be required to use non-rail resources for capital improvements, as intended by the 1881 contract. When legislation in 1902 allowed CP to develop its resources, it was not allowed to divorce these resources from the original purpose of the company. That was to maintain the railway in suitable condition to meet the needs of the country.

[Translation]

**M. Benjamin:** Bonne chance.

Monsieur le président, j'aimerais proposer que le projet de loi C-155, une loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit amendé au paragraphe 2.(1) par l'addition de ce qui suit, immédiatement après la ligne 3 de la page 3 dudit projet de loi:

(4) Si, en vertu de la présente loi, le Canadien Pacifique Limitée reçoit un paiement du gouvernement du Canada pour le transport du grain sur ses voies principales et que ce paiement comporte un rendement sur l'investissement ou une indemnité pour les frais constants, le Canadien Pacifique Limitée devra:

a) rembourser au gouvernement du Canada, avec intérêts, toutes les subventions et les contributions reçues en vertu de la Loi sur le Canadien Pacifique (chapitre 1—1881);

b) à l'égard de toutes les terres reçues en vertu de la Loi sur le Canadien Pacifique et revendues par la suite, payer au gouvernement du Canada un montant égal au produit de la vente de telles terres, moins le coût des aménagements, plus les intérêts;

c) à l'égard de toutes les études et voies ferrées complétées par le gouvernement et acquises en vertu de la Loi sur le Canadien Pacifique, payer au gouvernement du Canada un montant égal à la valeur de ces études et voies ferrées, telle que déterminée par la Commission royale sur le transport et les voies ferrées (1917), plus les intérêts;

d) à l'égard de tous les droits miniers, houillers et de coupe accordés en vertu de la Loi sur le Canadien Pacifique et toujours détenus par le Canadien Pacifique Limitée ou toute entreprise contrôlée par le Canadien Pacifique Limitée, faire en sorte que ces droits miniers, houillers et de coupe reviennent au gouvernement du Canada; et

e) à l'égard de toutes les terres accordées en vertu de la Loi sur le Canadien Pacifique et toujours détenues par le Canadien Pacifique Limitée ou par une entreprise contrôlée par le Canadien Pacifique Limitée, faire en sorte que lesdites terres soient rendues au gouvernement du Canada; le gouvernement du Canada utilisera l'ensemble de ces remboursements et retours de subventions, de contributions, de ressources, de terres et de droits pour réduire la part de l'expéditeur des tarifs déterminés en vertu de l'article 37.

Monsieur le président, une telle disposition ne s'appliquerait que dans le seul cas où le Canadien Pacifique recevrait un paiement du gouvernement du Canada pour le transport du grain, si ce paiement comportait un rendement sur l'investissement ou une indemnité pour les frais constants. Il serait injuste d'exiger du Canadien Pacifique qu'il absorbe des pertes d'exploitation prouvées à l'égard du transport du grain, mais il faudrait l'obliger à utiliser ses ressources non ferroviaires pour l'amélioration des biens d'investissement, comme le voulait le contrat de 1881. Lorsque les mesures législatives de 1902 ont permis au CP d'exploiter ces ressources, l'entreprise n'avait pas été autorisée à le faire distinctement de son mandat original. Ces mesures devaient permettre à l'entreprise de

[Texte]

Mr. Chairman, I submit that this amendment does not violate the intent of the legislation. It provides a mechanism, if CP gets funds which include return on investment and allow for constant costs, then to provide the government with revenue which they can then otherwise use to cover the costs of shipping grain or any other commodity, for that matter.

As some witnesses before this committee from downtown Toronto put it, the Canadian Pacific Railway in subsequent corporate reorganization has been allowed to hive off all these other grants and gifts and lands into other corporate entities under a holding company which is under Canadian Pacific Limited. It has allowed them in some I consider to be nefarious legal manner to get out from under their obligations of 1881 and since.

Mr. Chairman, this does not go against the intent of the bill as described by the long title. It places conditions under which Canadian Pacific Limited would be required to return these lands or mineral rights, or repay the people of Canada for moneys given to them, for construction provided for them, only if they insist on receiving a return on investment or an allowance for constant costs and any rates awarded to them under Part II or Part III of the legislation. Yes, under Part II.

I would urge the committee to consider this in terms of today's circumstances and, more particularly, in the whole history of this operation since 1881, and how the provisions of this legislation continue to give Canadian Pacific Limited an extension of the same kind of deal they got in 1881. They have not lived up to their side of the bargain. If they want out of their side of the bargain then, surely, the people of Canada's side of the bargain should be returned to the people of Canada. I consider that to be only fundamental justice and fairness. A deal is a deal. And if one side wants out of the deal, the other side is entitled to get its part of the deal back.

Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Mayer:** Mr. Chairman, on a point of order.

**The Chairman:** Yes.

• 1715

[Traduction]

maintenir son service ferroviaire dans une condition pouvant répondre aux besoins du pays.

Monsieur le président, j'avance que cet amendement ne va pas à l'encontre de l'esprit de la mesure législative à l'étude. Il offre un mécanisme tel, que si le CP reçoit des fonds comportant un rendement sur l'investissement et une indemnité de frais constants, le gouvernement en tirera alors des recettes qu'il pourra utiliser autrement en vue de couvrir les frais de transport du grain ou même de tout autre produit.

Comme l'ont expliqué devant ce comité certains témoins du centre-ville de Toronto, le Canadien Pacifique, en se restructurant par la suite, a pu regrouper à l'écart ces autres subventions, terres et cadeaux à l'intérieur d'autres entités corporatives, regroupées dans une société de portefeuille relevant du Canadien Pacifique Limitée. On leur a permis, d'une façon que je considère nuisible juridiquement, de se dérober à leurs obligations encourues en 1881 et depuis.

Monsieur le président, cet amendement ne va pas à l'encontre de l'esprit du projet de loi, comme le décrit son titre non abrégé. Il institue des conditions qui obligerait le Canadien Pacifique Limitée à rendre ces terres ou ces droits miniers, ou à rembourser au peuple canadien l'argent ou la construction reçu, seulement si la société insiste pour obtenir un rendement sur l'investissement ou une indemnité pour frais constants et tout tarif qui leur est permis en vertu de la partie II ou III du présent projet. Oui, en vertu de la partie II.

Je prie le comité d'examiner cet amendement à la lumière de la situation actuelle et, plus particulièrement, de toute l'histoire de cette entreprise depuis 1881, en réalisant comment les dispositions du présent projet de loi prolongent pour le Canadien Pacifique le même genre d'entente qu'en 1881. L'entreprise n'a pas respecté son côté du marché. S'ils ne veulent plus de ce marché, alors sûrement il faudrait qu'ils rendent au peuple du Canada ce qu'il a contribué. Je crois qu'il n'y a là que simple justice. Un marché, c'est un marché. Et si l'une des parties veut s'en sortir, l'autre partie a droit à ravoir sa part.

Merci, monsieur le président.

**M. Mayer:** Monsieur le président, j'invoque le Règlement.

**Le président:** Allez.

• 1720

**Mr. Mayer:** Mr. Benjamin has done such a nice job of explaining it all, albeit in his rather pedantic and measured fashion, I wonder if he could run over that again for us. Or could he explain the self-explanatory note?

**The Chairman:** I have a question for Mr. Lefebvre.

I guess it is a question on which I want your legal judgment, Mr. Lefebvre. Is it your opinion that this amendment goes beyond the scope of the bill?

**Mr. D. Lefebvre:** Are you talking about Mr. Benjamin's amendment, Mr. Chairman?

**M. Mayer:** M. Benjamin a tellement bien expliqué tout cela, mais dans son style plutôt pédant et mesuré, et je me demande s'il ne pourrait pas recommencer pour nous, ou expliquer ses remarques explicatives.

**Le président:** J'ai une question pour M. Lefebvre.

Je suppose qu'il s'agit d'une question à l'égard de laquelle je voudrais votre opinion juridique, monsieur Lefebvre. Selon vous, cet amendement va-t-il au-delà de la portée du projet de loi?

**M. D. Lefebvre:** Vous voulez dire l'amendement de M. Benjamin, monsieur le président?



[Text]

**The Chairman:** It is the one we are dealing with, Mr. Lefebvre.

**Mr. D. Lefebvre:** It is outside the scope, yes, of the present bill—pure and simple.

**The Chairman:** That was my impression.

If it is outside the scope of the bill, then obviously I have no alternative but to rule it out of order; and I so rule.

It also imposes a burden on CP that is not in the bill and is not imposed on any of its competitors, although I know Mr. Benjamin will come back and say that its competitors were not given the kinds of land grants, etc., that CP was. But that is really not the point. The point is that it is, in effect, imposing a burden on one railway company that is not imposed upon the others, and that would be discriminatory law and an act of retribution, rather than an act of Parliament.

**Mr. Benjamin:** Not retribution, Mr. Chairman; justice. Obviously, Mr. Chairman, I do not think that argument stands. If a return on investment and allowance for constant costs were precluded from any payments to Canadian Pacific, obviously they would also be precluded from Canadian National.

**The Chairman:** I am sorry, Mr. Benjamin, I have made my ruling. Either you or I, or both of us, will have to live with it.

I would then suggest that you go on to your motion number 15, which occurs at the same place.

**Mr. Benjamin:** You said we were going to adjourn after we finished this amendment.

**The Chairman:** I said when we got to Part I.

**Mr. Benjamin:** All right, Mr. Chairman.

I move that Bill C-155, An Act to facilitate the transportation, shipping and handling of western grain and to amend certain Acts in consequence thereof, be amended in Clause 2.(1) by adding the following immediately after line 3 at page 3 thereof:

(4) If, as a result of this Act, Canadian Pacific Limited charges rates on grain and flour moving from any point west of Thunder Bay to Thunder Bay other than the rates for such traffic established by the agreement made pursuant to the Crow's Nest Pass Act, Canadian Pacific Limited shall repay all grants received by the Canadian Pacific Railway Company as a result of the Crow's Nest Pass Act or any agreement made pursuant to such Act plus interest.

That is not nearly as much money, but it would sure help.

**The Chairman:** It may help, but it has the same difficulties as the previous one, and therefore I would have to make the same ruling thereon. It applies sanctions to one railway that it does not apply to another, therefore it is not consistent and it is outside the scope of the bill.

[Translation]

**Le président:** C'est celui que nous étudions, monsieur Lefebvre.

**M. D. Lefebvre:** Il va en effet au-delà de la portée du présent projet de loi, purement et simplement.

**Le président:** C'était bien mon impression.

S'il va au-delà de la portée du projet de loi, je n'ai donc évidemment pas d'autre choix que de le déclarer contraire au règlement et c'est ce que je fais.

Il impose également au CP un fardeau qui n'est pas prévu au projet de loi et qui n'est imposé à aucun de ses concurrents, même si je sais que M. Benjamin rétorquera que les concurrents n'ont pas reçu le même genre de concessions, etc., que le CP. Mais là n'est pas la question. En fait, la question est que l'imposition d'un fardeau à une société ferroviaire auquel échappent les autres constitue une mesure discriminatoire et un acte de vengeance, plutôt qu'un acte du Parlement.

**M. Benjamin:** Pas de vengeance, monsieur le président, de justice. Évidemment, monsieur le président, je ne crois pas que cet argument soit valable. Si l'on exclut de tout paiement au Canadien Pacifique le rendement sur l'investissement et l'indemnité de frais constants, il est évident qu'il faudrait aussi les exclure pour le Canadien National.

**Le président:** Désolé, monsieur Benjamin, mais j'ai rendu ma décision. Vous comme moi devons nous en accommoder.

Je suggère donc que nous passions à la proposition numéro 15, qui vise le même endroit du texte.

**M. Benjamin:** Vous avez dit que nous lèverions la séance après cet amendement.

**Le président:** J'ai dit lorsque nous aurions atteint la partie I.

**M. Benjamin:** Très bien monsieur le président.

Je propose que le projet de loi C-155, une Loi visant à faciliter le transport, l'expédition et la manutention du grain de l'Ouest et modifiant certaines lois en conséquence, soit amendé au paragraphe 2.(1), par l'addition de ce qui suit, immédiatement après la ligne 3 de la page 3 dudit projet de loi:

(4) Si, en vertu de la présente loi, le Canadien Pacifique Limitée impose un tarif pour le transport du grain et de la farine d'un point quelconque à l'ouest de Thunder Bay jusqu'à Thunder Bay différent du tarif établi pour ce transport en vertu de la Loi de la Passe du Nid-de-Corbeau, le Canadien Pacifique Limitée devra rembourser toutes les subventions reçues par le Canadien Pacifique (Rail) en vertu de la Loi sur la Passe du Nid-de-Corbeau ou de toute convention conclue sous son régime plus les intérêts.

Ce n'est pas autant d'argent, mais ce n'est pas un montant négligeable.

**Le président:** Ce n'est pas négligeable, mais cet amendement pose le même problème que le précédent et je devrai donc rendre la même décision à son égard. Il impose des sanctions à une société ferroviaire qui ne s'appliquent pas aux autres, il n'est donc pas uniforme d'application et il va au-delà de la portée du projet de loi.

[*Texte*]

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, it cannot be said to be discriminating against CN, because CN did not sign the Crow's Nest Pass Agreement. It cannot be out of scope because the bill is amending the Crow's Nest Pass Act.

**The Chairman:** To a certain extent, yes, but not to the extent of having the confiscatory application that this amendment, if accepted, would impose upon CP. I do not see that I have any alternative, Mr. Benjamin.

• 1725

**Mr. Benjamin:** Surely it is not incumbent upon the Chair to decide whether or not an amendment is confiscatory or anything else; it is purely a matter of whether or not it is in order. I submit it is in order because it is not discriminatory against CN—CN did not sign the Crow's Nest Pass Agreement—and it is not out of the scope of the bill, because the bill amends the Crow's Nest Pass Act.

**The Chairman:** It certainly would impose upon CP something that the bill did not contemplate, and if it imposes something the bill did not contemplate then it is outside the scope of the bill by any interpretation, it would seem to me.

Mr. McKnight.

**Mr. McKnight:** I was just wondering, Mr. Chairman, about discriminatory practices. It would appear by this amendment that it would only apply to grain going east. Those of us in Saskatchewan west who have the ability to ship west would not have the benefit of Mr. Benjamin's amendment as it applies to Canadian Pacific.

**The Chairman:** But that would be because the Crow's Nest Pass Act did not apply to grains going west.

**Mr. McKnight:** Yes, but he is changing the Crow's Nest Pass Act.

**Mr. Benjamin:** But Mr. Chairman, this amendment does not prescribe rates.

**The Chairman:** No, it prescribes penalties that are not foreseen in the bill.

I am indicating what my ruling is likely to be, but I will allow any more discussion that members want on it before I make my ruling. It might alter something.

I do not hear any more discussion; therefore I rule the motion out of order.

**Mr. Benjamin:** Mr. Chairman, I am sorry again. I hate being so sorry, but you are such a nice chairman I have to say I am sorry. On the basis that I mentioned earlier, that this is nothing confiscatory, it is not discriminatory, it is not out of the scope of the bill since the bill is amending the Crow's Nest Pass Act, I am sorry, but I must appeal your ruling.

**The Chairman:** Okay. The question is shall the decision of the chairman be sustained?

[*Traduction*]

**M. Benjamin:** Monsieur le président, il ne peut y avoir de discrimination à l'endroit du CN, car le CN n'a pas signé l'entente de la Passe du Nid-de-Corbeau. Il ne peut pas aller au-delà de la portée du projet de loi puisque ce dernier modifie la Loi sur la Passe du Nid-de-Corbeau.

**Le président:** Dans une certaine mesure, c'est exact, mais pas au point d'imposer des mesures confiscatoires au CP, ce qui serait le cas si l'on acceptait cet amendement. Je ne vois pas d'alternative, monsieur Benjamin.

**M. Benjamin:** Il n'appartient certainement pas au président de décider si oui ou non une modification est confiscatoire ou autre; c'est simplement une question de pertinence ou non. Je suis d'avis qu'elle est pertinente parce qu'elle n'est pas discriminatoire contre le CN—le CN n'a pas signé la Loi du Nid-de-Corbeau—et ce n'est pas une question étrangère au projet de loi, parce que le projet de loi modifie la Loi du Nid-de-Corbeau.

**Le président:** Elle imposerait certainement à la CP quelque chose que le projet de loi n'a pas prévu et si elle impose quelque chose que le projet de loi n'a pas envisagé, alors c'est en dehors du ressort du projet de loi, quelle que soit l'interprétation, il me semble.

Monsieur McKnight.

**M. McKnight:** Je songeais simplement aux pratiques discriminatoires, monsieur le président. Il semblerait que cette modification ne s'appliquerait qu'au grain expédié vers l'Est. Ceux d'entre nous dans l'Ouest de la Saskatchewan qui avons la capacité d'expédier vers l'Ouest ne pourraient bénéficier de la modification de M. Benjamin car elle s'applique au Canadien Pacifique.

**Le président:** Mais c'est parce que la Loi du Nid-de-Corbeau ne s'applique qu'aux grains expédiés vers l'Ouest.

**M. McKnight:** Oui, mais il change la Loi du Nid-de-Corbeau.

**M. Benjamin:** Mais, monsieur le président, cette modification ne prescrit pas de taux.

**Le président:** Non, elle prescrit des amendes qui ne sont pas prévues dans le projet de loi.

Je signale ma décision probable, mais je vais permettre toute discussion que les membres désirent sur le sujet avant de rendre ma décision. Cela peut changer les choses.

Je n'entends plus aucune discussion; alors, je décide que la motion n'est pas dans les règles.

**M. Benjamin:** Monsieur le président, je m'excuse encore. J'en suis désolé, mais vous êtes un président si aimable, qu'il faut que je m'excuse. En fonction de ce que j'ai dit plus tôt, que ce n'est rien de confiscatoire, ce n'est pas discriminatoire, ce n'est pas en dehors du projet de loi vu que ce projet a pour but de modifier la Loi du Nid-de-Corbeau, je regrette, mais je dois en appeler de votre décision.

**Le président:** Bien. La question maintenant est—la décision du président est-elle adoptée?



[Text]

**Some hon. Members:** Agreed.

**The Chairman:** All those in favour, please . . .

**Mr. Benjamin:** You might as well make this a recorded vote, Mr. Chairman.

**The Chairman:** All right. We might as well make it a recorded vote.

Yeas, 7; nays, 1.

**The Chairman:** I am sorry; Mr. Gourde was out of the room when the motion was put and therefore I cannot allow him to vote on this one, as much as I would like to see how he would vote.

That brings us to the end of the interpretation clause and of Part I, and I think it would be an appropriate time of the day to adjourn, except it seems to me we had agreed that when we had completed the interpretation clause, Clause 2, we would stand it.

Clause 2 as amended allowed to stand.

**The Chairman:** Mr. Neil.

**Mr. Neil:** Mr. Chairman, when the departmental officials brought these maps and packages there were not enough to go around. I wonder if additional copies are available so we can each have a copy.

**The Chairman:** Do you know the answer to that, Mr. Kroeger?

**Mr. Kroeger:** We do our best. I would be quite happy to give Mr. Neil mine. David Hackston, of the CTC, has left; I do not know whether he has any more copies or not.

**The Chairman:** Would you have somebody check with him and if there are additional copies, get another 8 or 10, please? Thank you.

I thank the members of the committee, the witnesses, all the members of the staff, and we will meet again tomorrow at 9.30 a.m.

• 1730

The committee is adjourned.

[Translation]

**Des députés:** D'accord.

**Le président:** Ceux qui sont pour, s'il vous plaît?

**M. Benjamin:** Autant prendre un vote par appel nominatif, monsieur le président.

**Le président:** Très bien. Nous pouvons donc procéder au vote.

Ont voté pour, 7; Ont voté contre, 1.

**Le président:** Je regrette; M. Gourde était sorti de la pièce quand la motion a été proposée et je ne peux donc lui permettre de voter, bien que j'aimerais bien savoir quel serait son vote.

Ceci nous amène à la fin de l'article d'interprétation et de la Partie I, et je crois que c'est un bon temps pour ajourner, excepté qu'il me semble que nous étions d'accord qu'une fois l'étude de l'article d'interprétation terminée, clause 2 serait réservée.

Clause 2, telle que modifiée, est réservée.

**Le président:** Monsieur Neil.

**M. Neil:** Monsieur le président, quand les fonctionnaires du ministère ont apporté ces cartes et paquets, il n'y en avait pas suffisamment pour tout le monde. Je me demande si des copies additionnelles sont disponibles pour que nous puissions chacun avoir notre copie.

**Le président:** Pouvez-vous répondre, monsieur Kroeger?

**M. Kroeger:** Nous faisons notre possible. Il me ferait plaisir de donner ma copie à M. Neil. David Hackston, de la CCT, est parti; je ne sais pas s'il a d'autres copies ou non.

**Le président:** Voudriez-vous demander à quelqu'un de contrôler avec lui et s'il a des copies additionnelles, nous en procurer huit ou dix, s'il vous plaît? Merci.

Je remercie les membres du Comité, les témoins, tous les membres du personnel et nous nous rencontrerons demain à 9h 30.

La séance est levée.

APPENDIX "TRPT-139"

NEW RATES

CTC (F)

**CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION**

WESTERN LINES

K. W. JUVONEN, Agent

**TARIFF CFAW 4310**

IN CONNECTION WITH  
PARTICIPATING CARRIERS SHOWN ON PAGE 3

**COMPETITIVE, LOCAL, JOINT AND EXPORT FREIGHT TARIFF**

NAMING CARLOAD RATES ON

**GRAIN, GROWN IN CANADA, ALSO GRAIN PRODUCTS AND  
OTHER COMMODITIES MANUFACTURED THEREFROM IN CANADA**

FROM STATIONS IN

ONTARIO, MANITOBA, SASKATCHEWAN, ALBERTA AND BRITISH COLUMBIA

ON

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

AND

CP RAIL (CANADIAN PACIFIC LIMITED)

TO

NEW WESTMINSTER, NORTH VANCOUVER, ●PORT MOODY, ‡PRINCE RUPERT, ‡RIDLEY,  
ROBERTS BANK AND VANCOUVER, BC

For Export to

AFRICA

ASIA

AUSTRALIA

CENTRAL AMERICA

EUROPE

FIJI ISLANDS

HAWAIIAN ISLANDS

MEXICO

NEW ZEALAND

PHILIPPINE ISLANDS

SOUTH AMERICA

WEST INDIES

(Will not apply to Continental United States or Alaska)

AND TO

‡ARMSTRONG, ON, ‡CHURCHILL, MB AND THUNDER BAY, ON

Terminal rates specified in Section 3 of this tariff have been issued in compliance with

ISSUED , 1983

EFFECTIVE , 1983

Issued by

For explanation of abbreviations  
and reference marks see  
concluding page.

K. W. JUVONEN, Agent,  
215 Garry Street,  
Winnipeg, MB R3C 3P3



## APPENDICE «TRPT-139»

NOUVEAUX TARIFS

CTC (F)

# CANADIAN FREIGHT ASSOCIATION

LIGNES DE L'OUEST

K.W. JUVONEN, Agent

## TARIF CFAW 4310

APPLIQUÉ PAR  
LES TRANSPORTEURS FIGURANT À LA PAGE 3

### TARIF DU FRET COMPÉTITIF, LOCAL, COMMUN ET DE FRET D'EXPORTATION

TARIFS DE WAGONNÉES NOMMÉES DE

### GRAIN, CULTIVÉ AU CANADA, ET DE PRODUITS DÉRIVÉS, FABRIQUÉS AU CANADA

AU DÉPART DE GARES

EN ONTARIO, AU MANITOBA, EN SASKATCHEWAN, EN ALBERTA ET EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

À BORD DE TRAINS DE

LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

ET DE

CP RAIL (CANADIEN PACIFIQUE LTÉE)

À DESTINATION DE

NEW WESTMINSTER, VANCOUVER-NORD, PORT MOODY,  
PRINCE RUPERT, RIDLEY, ROBERTS BANK ET VANCOUVER (C.-B.)

Pour exportation vers

L'AFRIQUE

L'ASIE

L'AUSTRALIE

L'AMÉRIQUE CENTRALE

L'EUROPE

LES ÎLES FIDJI

LES ÎLES HAWAÏENNES

LE MEXIQUE

LA NOUVELLE-ZÉLANDE

LES PHILIPPINES

L'AMÉRIQUE DU SUD

LES ANTILLES

(Ce tarif ne s'applique pas aux États continentaux des États-Unis ou à l'Alaska)

ET À DESTINATION DE

ARMSTRONG (ONTARIO), CHURCHILL (MANITOBA)  
ET THUNDER BAY (ONTARIO)

Les taux applicables aux terminus, tels qu'ils sont prévus par l'article 3 du présent tarif,  
ont été établis conformément à

EN DATE DU

1983

EN VIGUEUR À COMPTER DU

1983

Établi par

Voir la légende des  
abréviations et des signes de  
renvoi à la dernière page

K.W. JUVONEN, Agent,

215, rue Garry

Winnipeg (Manitoba) R3C 3P3







*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing Centre,  
Supply and Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Centre d'édition du gouvernement du Canada,  
Approvisionnement et Services Canada,  
Ottawa, Canada, K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### At 9:30 a.m.:

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From the Department of Transport:*

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel;

Mr. Nick Multer, Administrator, Canadian Surface  
Transportation Administration.

### At 2:00 p.m.:

*From the Ministry of State for Economic Development:*

Mr. Arthur Kroeger, Secretary.

*From Agriculture Canada:*

Mr. H. Migie, Director, Food Markets Analysis.

*From the Department of Transport:*

Mr. Denis Lefebvre, General Counsel.

*From the Canadian Transport Commission:*

Mr. D.C. Hackston, Executive Director, Traffic and Tariffs.

### A 9h30:

*Du département d'État au développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère des Transports:*

M. Denis Lefebvre, avocat;

M. Nick Multer, administrateur, Administration cana-  
dienne des transports de surface.

### A 14 heures:

*Du département d'État au développement économique:*

M. Arthur Kroeger, secrétaire.

*Du ministère de l'Agriculture:*

M. H. Migie, directeur, analyse des marchés alimentaires.

*Du ministère des Transports:*

M. Denis Lefebvre, avocat.

*De la Commission canadienne des transports:*

M. D.C. Hackston, directeur exécutif, trafic et tarifs.







SEP 25 1984



